RAPPORT

DU

MAJOR GÉNÉRAL LAURIE

Commandant la base et les lignes de communication, sur des affaires relatives à la répression de l'insurrection soulevée

DANS LES

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

EN

1885.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET Cie, RUE WELLINGTON.
1887.

RAPPORT

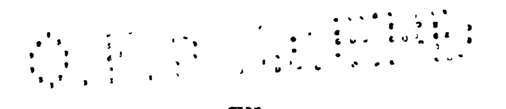
DU

MAJOR GÉNÉRAL LAURIE

Commandant la base et les lignes de communication, sur des affaires relatives a la répression de l'insurrection soulevée

DANS LES

TERRITOIRES DU NORD-OUEST



EN

1885.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET Cie, RUE WELLINGTON,
1887.

A Son E.
de L
dans
Wyc
Gran
Fitz
chev
gouv

MILORD,

J'ai
général L
se rappor

DÉPARTEM

9*d*-

A Son Excellence le Très-honorable sir Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, dans le comté de Somerset, comte de Wycombe, de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, vicomte Calne et Calnstone, dans le comté de Wilts, et lord Wycombe, baron de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, dans la pairie de la Grande-Bretagne ; comte de Kerry et comte de Shelburne, vicomte Clanmaurice et Fitzmaurice, baron de Kerry, Lixnaw, et Dunkerron, dans la pairie d'Irlande ; chevalier grand'croix de l'ordre Très-distingué de Saint-Michel et Saint-George ; gouverneur général du Canada, et vice-amiral d'icelui.

MILORD,

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint du major général Laurie, commandant la base et les lignes de communication, sur des affaires se rapportant à la répression de l'insurrection, qui est respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

ADOLPHE P. CARON,
Ministre de la milice et de la défense,

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,
Ottawa, 15 juin 1887.

RAPPORT

DU

MAJOR GÉNÉRAL LAURIE

COMMANDANT LA BASE ET LES LIGNES DE COMMUNICATION, SUR DES AFFAIRES SE RAPPORTANT A LA RÉPRESSION DE LA RÉBELLION DANR LES

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

OAKVILLE, N.-E., 20 août 1885.

MONSIEUR,—Conformément à votre nomination et à vos instructions, je suis parti en voiture légère, dans la matinée du 13 avril, ne traversant ce jour-là que les Plaines de Sel, vu que la route était très boueuse ; et, voyageant depuis le lever du jour jusqu'à l'obscurité, je n'ai pu arriver au fort Qu'Appelle qu'au soleil couché, le 15, mais continuant en avant, je suis arrivé à Troy vers minuit. J'ai pris note des quantités réelles de fourrage et d'approvisionnements qu'il y avait à chaque dépôt placé sur la route, et je les ai mises en regard des états des quantités estimées être disponibles, que j'ai obtenues avant de partir de votre quartier général ; ainsi que du nombre d'attelages qui se trouvaient à voyager sur la route, avec l'état détaillé des charges transportées, et, à chaque station télégraphique, je vous ai fait rapport des résultats de mon examen.

A Troy j'ai parlé des affaires immédiatement avec le capitaine Swinford, le préposé chef à l'approvisionnement, mais comme le major Bell, préposé au transport, était absent, je n'ai pu obtenir de détails au sujet du transport ; et comme le corps des ambulanciers, sous les ordres de l'aide-chirurgien major Roddick, est arrivé à Troy à trois heures a.m., je me suis rendu immédiatement avec lui à Swift-Current.

A la Mâchoire-de-l'Orignal, j'ai constaté que quelques charrettes d'arpenteurs et des ponies appartenant au ministère de l'intérieur n'étaient pas employés, et immédiatement j'ai télégraphié à Ottawa pour obtenir la permission de les employer pour notre service de transport.

En arrivant à Swift-Current, j'ai appris que d'après les instructions du colonel Otter, deux compagnies du 35me étaient parties pour Saskatchewan-Landing afin de protéger les approvisionnements et le bateau-passeur, mais comme on a reçu presque immédiatement l'ordre de concentrer le 35me et le 12me au Fort Qu'Appelle, le détachement du 35me du colonel Tyrwhitt reçut ordre de retourner le 18, étant relevé par deux compagnies du bataillon de Midland, commandées par le major Smith, qui a changé ses tentes, etc., et a ainsi épargné le transport. Avec votre approbation, j'ai nommé adjudant d'état-major le lieutenant Leonard, gradué du collège militaire royal, qui s'était démis d'un emploi lucratif dans la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, pour reprendre le service militaire. Dans la matinée du 17 je me suis rendu à Saskatchewan-Landing pour prendre, avec le colonel Otter, des dispositions au sujet de l'expédition de ses approvisionnements. Le steamer de la Baie d'Hudson "Northcote" était arrivé de Medicine-Hat au Landing, avec deux fortes barges, et il était occupé à transporter la colonne du colonel Otter et le train de transport de 230 attelages portant charge du côté nord de la rivière. Comme le

bateau-passeur n'était pas en bonne condition de fonctionnement, il fut alors arrêté que, comme les charges de fourrage et d'approvisionnements étaient consommées, les attelages non pourvus de charge devaient aller en accéléré, faisant reposer leurs chevaux jusqu'à ce qu'ils fussent rejoints par les attelages chargés de l'arrière, pour servir alors de relais, afin d'accélérer l'expédition des approvisionnements et, de cette façon, atteindre promptement la colonne; mais cet arrangement n'a pas été mis à exécution, attendu que les wagons devaient porter l'infanterie, afin de permettre ainsi à la colonne d'avancer plus rapidement. Comme il y avait une première réserv e de munitions de pièces de campagne pour les deux colonnes, qui attendait au Landing d'être transportée par le "Northcote," j'en remis un tiers à la colonne du colonel Otter pour l'usage de la batterie "B," mais malheureusement les boîtes étaient mal étiquetées, et bien que le choix eut été fait par un officier d'artillerie expérimenté, le major Short, on a constaté subséquemment que la division était disproportionnée, le nombre des mèches n'étant pas en rapport avec celui des projectiles. Le colonel Otter et le colonel Herchmer ont demandé que j'engageasse encore quelques éclaireurs; et comme quelques hommes ayant ci-devant appartenu à la police à cheval offraient leurs services presque immédiatement, qui, par état et à cause de la connaissance qu'ils avaient de la langue et des façons des Indiens, se trouvaient particulièrement aptes à la chose, je les ai envoyés en avant se mettre aux ordres du colonel Otter; mais comme je n'ai rien pu savoir des conditions de l'engagement, j'ai pris ces hommes au même taux de solde que celui accordé par vous aux éclaireurs de votre colonne, et pour servir sous le commandement du colonel Herchmer sujets à être renvoyés par lui.

Le capitaine Sheets, du "Northcote," était bien convaincu de la possibilité d'employer la rivière comme moyen de transport, et il en garantit la navigabilité jusque près de la fin d'août; mais le défaut de moyen de transport par terre a retardé l'achèvement du chargement du bateau, et entre temps, la rivière est devenue trop peu profonde pour le porter aux rapides; mais alors il prétendit avec insistance que le commissaire Wrigley voulait qu'il quittât Prince-Albert pour amener le steamer "Northwest," et il se rendit même en voiture à Swift-Current dans ce but, et j'ai eu beaucoup de peine à lui persuader de revenir; mais comme il était le seul capitaine qui connût par expérience la navigation de la rivière, j'ai télégraphié pour obtenir de M. Wrigley l'autorisation de le faire descendre la rivière avec le "Northcote," et je le ramenai en voiture au Landing.

M'étant assuré que seulement 20,000 rondes de munitions Gatling avaient été reçues, j'en commandai immédiatement par télégraphe 50,000 autres, mais je n'ai pu obtenir l'ordre nécessaire à l'obtention de cette quantité qu'à la suite d'une longue correspondance, et la commande n'est arrivée qu'un mois plus tard.

Voyant que les moyens de transport par terre disponibles ne me permettraient pas de charger le "Northcote" promptement et de le dépêcher ainsi que vous le désiriez, je soumis une proposition de retenir la colonne du colonel Otter pour peut-être cinq jours (ce n'aurait vraiment été que pour trois jours) et de transférer une partie de ses approvisionnements au steamer, pour vous l'envoyer avec le demi-bataillon du colonel Williams, établissant avec le reste des approvisionnements un dépôt sur la rive nord de la rivière, et employant tout le convoi de transport du colonel Otter pour un voyage unique à Swift Current, ce qui, de cette façon, aurait donné 230 tonnes d'approvisionnements (additionnels) à la rivière, et aurait facilité l'expédition d'autres approvisionnements à votre colonne et à celle du colonel Otter; mais, comme vous avez cru que le retard pourrait occasionner un danger à Battleford, et comme vous désiriez que le colonel Otter ne fût pas retardé, il partit le 18 avril, et un convoi de transport composé d'environ 30 attelages a été laissé pour charger le "Northcote," ainsi que comme détachement d'approvisionnements au Landing, et pour envoyer les choses nécessaires à la colonne et à la garnison de Battleford.

M. White, l'aide-préposé au transport, qui, je crois, avait été choisi par le major Bell, était un avocat de Régina, et n'avait eu aucune expérience de ces sortes de fonctions; conséquemment il ignorait complètement les détails, mais il s'est montré infatigable dans les efforts qu'il a tentés pour faire faire le travail, et heureusement

il avait des subalternes expérimentés et énergiques, mais le service entier était tout à fait insuffisant. J'envoyai donc immédiatement des avis dans toutes les directions comportant qu'on engagerait tous les attelages convenables, et j'avertis le préposé au transport qu'il faudrait 100 attelages pour fournir la cargaison du " Northcote " tous les dix jours, et 150 pour la route de Battleford ; et dans cette estimation je comptais obtenir en sus l'usage de 230 attelages qui accompagnaient le colonel Otter ; mais, comme les voitures de ferme, la seule sorte qu'on pût se procurer, n'étaient pas munies de ridelles ni de courroies pour le transport du fourrage, en sus de la charge régulière, il a été nécessaire de disposer quelques wagons dans la proportion d'un sur dix, pour servir pendant trois jours de véhicule de transport pour le fourrage et les approvisionnements du convoi, et cela a encore eu pour effet de réduire d'une façon appréciable le transport général.

Conformément à vos instructions j'ai fait revenir une mitrailleuse Gatling du colonel Otter, et elle a été ramenée avec quelques hommes de la batterie de campagne de Winnipeg, et le capitaine Howard, de la *National Guard* du Connecticut, comme instructeur, et je la plaçai sur le " Northcote," prête à rejoindre votre colonne.

La colonne de Battleford, pendant le temps qu'elle a été retenue à Saskatchewan-Landing par suite d'avaries arrivées au bateau, a consommé une si grande quantité de fourrage et d'approvisionnements, que le colonel Otter a très judicieusement rempli ses wagons d'approvisionnements au Landing, et pour cela il a pris tout ce qui était destiné au " Northcote " ; comme il manquait du fourrege pour les chevaux et des rations pour le détachement du 35me, il a fallu se hâter de quitter Swift-Current.

Comme on l'a déjà dit le bateau était inutile et le propriétaire ne pouvait pas le réparer, vu qu'il manquait de gréments.

Le " Northcote," après avoir traversé la colonne du colonel Otter, avait causé l'extinction des feux de sa bouilloire par suite de la surchage prise avant de descendre la rivière, de sorte que les communications avec la colonne du colonel Otter ne se sont pas établies ; j'ai en conséquence engagé les capitaines Sheets et Seggur à employer des hommes pour faire faire la traversée, ce qui s'est fait pendant un certain temps, mais les conducteurs d'attelages se sont alors mis à refuser de se diriger vers le nord si on ne leur fournissait ni escorte ni armes ; et comme j'avais appris du colonel Herchmer qu'il y avait 250 carabines Snider en dépôt aux casernes de la police à cheval de Régina, je télégraphiai au lieutenant-gouverneur, M. Dewdney, demandant de les expédier à Swift-Current afin d'armer les conducteurs d'attelages ; mais il me répondit qu'il n'y en avait point dans cet endroit, et quand je lui ai répondu en lui donnant le colonel Herchmer comme mon autorité, il répliqua que le colonel Herchmer était dans l'erreur, qu'il n'y en avait que 100 dans le dépôt et qu'il m'en enverrait 50, qui sont arrivées après un certain retard. Je télégraphiai immédiatement au capitaine Swinford de se procurer 200 carabines pour les conducteurs d'attelages et de donner, en même temps, satisfaction à ceux qui prenaient la direction du nord, et en attendant l'arrivée des armes, j'ai employé un caporal et trois hommes du bataillon de Midland comme une escorte pour accompagner les attelages jusqu'à ce que les voitures vides du colonel Otter fussent arrivées.

Comme il n'y avait qu'un convoi de voyageurs par semaine à Swift-Current, je me suis arrangé avec le maître de poste McLeod, de Winnipeg, ainsi qu'avec les autorités du chemin de fer du Pacifique canadien, pour qu'on eut des malles quotidiennes de Winnipeg et pour que tous les attelages à fret du chemin de fer du Pacifique canadien transportassent les sacs à Swift-Current aller et retour ; et j'établis immédiatement un bureau de poste militaire, où l'on recevait et distribuait les lettres de toutes les parties de l'effectif en campagne, et où l'on faisait les malles et les expédiait par toutes les occasions. Une ligne d'estafette avec relais de ponies fut établie sur la route de Battleford, à mesure que le colonel Otter avançait, et les lettres ainsi que les dépêches étaient portées par ces estafettes à cheval, pendant que les lourdes malles contenant les journaux et les paquets étaient envoyées dans des wagons ; et, comme légère reconnaissance de la courtoisie dont la milice a été l'objet de la part des autorités de la poste, j'ai été heureux de transporter la malle civile avec notre malle militaire.

J'ai aussi notifié le préposé à l'approvisionnement qu'il était désirable d'avoir un vétérinaire pour le service de transport à Swift-Current aussitôt que possible ; et la nécessité s'en est fait bientôt sentir attendu que des symptômes de morve se sont manifestés parmi les chevaux de transport, et l'on a dû, sur avis, en abattre un.

Comme il n'y avait pas de magistrat résidant à Swift-Current et qu'il était possible qu'il s'élevât des difficultés entre le grand nombre de civils réunis ensemble comme employés de transport et qui suivaient le camp, je reçus une commission de juge de paix pour le Territoire du Nord-Ouest.

Lorsqu'on a appris que l'on utiliserait la Saskatchewan du Sud pour le transport, le surintendant général Egan, du chemin de fer du Pacifique canadien, construisit une ligne télégraphique jusqu'au Landing, qui a été terminée le 18 avril, et elle a commencé immédiatement à fonctionner ; mais comme le télégraphiste n'avait aucun moyen de se procurer des aliments je l'ai autorisé à prendre des rations au dépôt du gouvernement, sujet à remboursement selon toute décision qui serait prise ultérieurement. Dans la construction de cette ligne télégraphique et partout où il a été possible de rendre service, M. Egan a fait tout ce qu'il a pu, et le service doit beaucoup à sa courtoisie et aux dispositions qu'il a montrées pour faciliter tous les mouvements, ainsi qu'à l'esprit que son exemple a infusé dans tous les rangs des employés du chemin de fer du Pacifique canadien. Dès le 20 avril je me suis convaincu et j'ai représenté qu'il en coûterait bien moins de faire livrer les effets à Saskatchewan-Landing par adjudication du contrat à tant par 100 livres, mais on a objecté qu'il était essentiel que tout le contrôle des attelages fût entre les mains de l'officier commandant, afin qu'il pût les employer pour les mouvements des troupes dans toutes les directions, et la chose ne pouvait se faire qu'avec des attelages engagés à la journée. Cependant j'adjugeai un petit contrat à un marchand de l'endroit qui avait le contrôle de quelques attelages métis, pour la livraison quotidienne de 2 500 livres sur la rive nord de la rivière Saskatchewan, à raison de $25 la tonne, alors que le travail à la journée pour la livraison sur la rive sud coûtait au gouvernement beaucoup plus que $32 la tonne.

Le bateau passeur de Saskatchewan-Landing avait été mal construit et insuffisamment équipé ; il se désemparait presque chaque jour, causant des misères et une anxiété continuelle, et les hommes du détachement de Midland étaient constamment occupés à le conduire à la rame ou à la perche pour traverser, et quelquefois on ne traversait pas plus d'un attelage par jour ; mais les provisions et le fourrage étaient déchargés des wagons et transportés par les hommes, qui travaillaient presque sans cesse et qui étaient encore employés à couper du bois pour les steamers et pour servir de combustible pour la cuisine.

Le corps de renseignements, composé d'arpenteurs et de leurs aides, est arrivé et est venu se mettre à mes ordres le 20. Ils vous ont été conduits par le colonel Straubenzie, à qui j'ai laissé le commandement pendant que j'étais au Landing, mais comme aucune réponse n'arrivait, bien qu'il arrivât d'autres télégrammes expédiés par vous, j'ordonnai à la moitié de ce corps, placé sous le commandement du lieutenant Beaty, de se rendre immédiatement au Coude, pour faire la patrouille sur les bords de la rivière, faire rapport du progrès que faisait le "Northcote," et rendre toute assistance nécessaire pour la protection ou autrement; le lieutenant Beaty devait également faire rapport touchant la ligne la plus accessible comme route, à partir de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien, pour se rendre à la rivière, et à l'arrivée du "Northcote," à la Traverse de Clarke, s'entendre, avec le capitaine Sheets pour préparer un rapport conjoint sur la navigation de la rivière, pendant que le capitaine Dennis, avec le corps principal, recevait instruction de se rendre sur la route de Battleford, plaçant des éclaireurs sur les deux flancs sur une distance considérable, et, si la chose était nécessaire, laissant un détachement pour protéger tout point menacé, attendu que le capitaine Howard qui avait employé ses loisirs, alors qu'il faisait le service sur le "Northcote," à faire l'éclairage, fit rapport qu'il avait vu des traces d'Indiens de tous côtés, et qu'il en avait vu un nombre considérable dans le voisinage du camp et de la route de Battleford, et que les courriers de la malle ont fait des rapports analogues ; mais le

22 la ligne télégraphique qui avait été brisée fut réparée ; nos instructions ont été reçues et communiquées immédiatement au capitaine Dennis, lui enjoignant de se rendre pour faire la patrouille entre le Lac de la Vieille-Femme et la Montagne du Cyprès pour guetter les fuyards. Le capitaine Dennis traversa immédiatement le pays entre la route de Battleford et le Coude, rejoignant le lieutenant Beaty et établissant une chaîne de postes sur la ligne indiquée, qui communiquait quotidiennement au moyen de patrouilles ; et je les mis en rapport avec mon poste principal en envoyant chaque jour une estafette à son poste le plus rapproché et je leur ai ainsi fait connaître tout ce qui se passait sur cette ligne ; le capitaine Dennis reçut de plus ordre de me donner immédiatement avis du passage de tous les corps qui se dirigeaient vers le sud, en envoyant une dépêche à la station télégraphique la plus rapprochée, indiquant les points probables où ils traverseraient le chemin de fer du Pacifique Canadien, et s'en tenant à proximité avec le reste de l'effectif pour avoir de plus amples informations, pendant que je me rendrais avec les troupes que j'avais à Swift-Current et leur couperais le passage à la ligne du chemin de fer. Dans ce but j'ai pris arrangement avec les employés du chemin de fer du Pacifique Canadien pour qu'ils gardassent une locomotive chauffée et prête à marcher sur le plus bref avis. Après avoir conféré avec le docteur Roddick, aide-chirurgien-major, il fut décidé d'envoyer l'aide-chirurgien-major Douglas, ci-devant de l'artillerie royale, avec un personnel d'ambulanciers et des équipements à Calgary pour rejoindre la colonne du général Strange, pendant que le chirurgien-major Bell était désigné, muni d'un personnel convenable et des médicaments nécessaires, pour rester avec la colonne au quartier-général ; et comme le corps d'ambulance de la Croix-Rouge, équipé par les citoyens de Toronto, était attendu chaque jour, et que le docteur Roddick savait qu'il serait du désir des souscripteurs que cette ambulance accompagnât les troupes de Toronto, à quelle fin elle paraissait propre, on fit connaître cette intention au chirurgien de brigade Strange (qui se trouvait avec la colonne de Battleford).

Immédiatement après l'arrivée du docteur Nattrass, avec le corps d'ambulance, on prit des dispositions pour l'expédier ; et comme les moyens de transport étaient bien rares, le docteur Nattrass reçut instruction de confier au préposé à l'approvisionnement tous les effets dont on pouvait temporairement se passer et de ne prendre que les choses les plus nécessaires, ce qui s'élevait en tout à environ 3,500 livres, qui ont été expédiées en avant, et le corps partit avec la division du capitaine Dennis, du corps des arpenteurs ; mais comme ce corps reçut ordre de se rendre au Coude, il y eût quelque retard d'éprouvé dans la marche, comme plus tard à Saskatchewan-Landing, et un autre détachement du corps des ambulanciers fut envoyé en avant en voitures légères, et le corps d'ambulance de Toronto suivit de près. Voyant qu'il était absolument nécessaire de mettre un officier sur la ligne de communication de Battleford pour me tenir au courant du transport réel des approvisionnements, voir à ce que les départements vinssent à opérer harmonieusement et à ce que les troupes donnassent l'assistance nécessaire pour le chargement des steamers et l'approvisionnement de combustible, ainsi que pour le transport des approvisionnements à travers la rivière et pour me faire rapport sur la condition des dépôts, je nommai, sujet à votre approbation, le lieutenant Leonard, officier d'état-major sur les lignes de communication, plaçant son poste au Landing, et le lieutenant Weller, du bataillon de Midland, qui était recommandé par le lieutenant-colonel Williams, et qui était également gradué du collège militaire royal, pour être adjudant d'état-major à la base des opérations.

Comme vous désiriez que le "Northcote" complétât sa charge avant de partir pour la Traverse de Clarke, et comme vous m'avez donné à entendre que vous aviez surtout besoin de fourrage, je donnai instructions aux préposés au transport et à l'approvisionnement d'accélérer le chargement de l'avoine et du foin sur le bateau. Le capitaine Sheets estima d'abord qu'il pourrait prendre 350 tonnes sur le steamer et les barges, mais le 21 il changea d'opinion et proposa de prendre un petit chargement pour le steamer, afin de faire l'essai de la rivière et faire un rapide voyage; et sachant que votre désir était que la moitié du bataillon de Midland vous rejoignît, et connaissant le vif désir qu'avaient les troupes d'arriver à temps pour se battre,

après m'être consulté avec feu le lieut.-col. A. Williams, j'appelai les capitaines et m'enquis d'eux de la capacité où étaient les hommes de faire la marche de 32 milles en un jour, et ils se sont déclarés prêts à le faire, de sorte que la moitié droite du bataillon, sous le commandement de feu le lieut.-col. Williams, M. P., partit le 22 et fit la marche de 32 milles en 12 heures. J'ai aussi envoyé le détachement du corps d'ambulance du docteur Bell, muni d'approvisionnements complets pour une ambulance de campagne. Et afin de compléter le chargement j'offris d'augmenter les gages de tous les conducteurs d'attelages qui, partant de Swift-Current ce matin-là, livreraient leurs charges le même soir au steamer ; mais par suite de certain malentendu, 38 attelages ne sont arrivés que le lendemain matin, le 23, alors que leurs charges furent immédiatement mises à bord, et le "Northcote" partit, prenant en tout environ 200 hommes du bataillon de Midland et le corps d'ambulance, ainsi qu'un certain nombre des officiers d'état-major, tous ayant instruction de se mettre à vos ordres en arrivant à la Traverse de Clarke, pour recevoir de nouvelles instructions, ainsi que le capitaine Howard, avec une mitrailleuse Gatling et 10,000 rondes de munitions ; il y avait aussi trois tonnes pesant d'artillerie et de munitions de carabine et environ deux cents tonnes de vivres et de fourrage dans le steamer et les barges. Le capitaine Sheets s'attendait à arriver à la Traverse de Clarke en quatre jours, mais malheureusement l'eau avait tellement baissé pendant que le "Northcote" attendait son chargement, qu'il n'est arrivé qu'au bout de 14 jours d'un travail pénible, transbordant la cargaison du steamer aux barges ou des barges au steamer, selon qu'il devenait nécessaire d'alléger les uns ou les autres pour franchir les battures. Comme on avait prévu la chose et que la cargaison se serait ainsi mêlée, et comme avec le personnel limité disponible on aurait éprouvé de sérieux retards en détenant le steamer pour faire préparer des connaissements réguliers, je crus qu'il était seulement nécessaire de marquer au contrôle tout le fret passant des voitures au steamers et de voir à ce qu'aucune partie n'eut été écartée sur la route, car, à moins de tomber par-dessus bord, il ne s'en pouvait perdre sur le steamer dans le voyage ; de sorte qu'on a tenu simplement compte de la quantité totale pour consultation.

Comme il était désirable d'avoir de la viande fraîche pour les troupes, j'étudiai la question du changement de rations avec le préposé-chef à l'approvisionnement, mais nous sommes arrivés à la conclusion qu'avec les moyens limités de transport que nous avions à notre disposition on ne pouvait charroyer de fourrage pour le bétail et qu'il convenait de ne pas envoyer de bétail à la suite des troupes sur la route de Battleford tant que l'herbe n'aurait pas poussé suffisamment pour suffire à la subsistance; mais aux premiers jours de mai nous avons insisté pour qu'il en fût envoyé et en même temps j'appuyai sur la nécessité d'envoyer de la viande fraiche aux troupes stationnaires. Puis, comme les médecins rapportaient qu'il se présentait des cas de dyspepsie causés, d'après eux, par la nature indigeste des aliments, je recommandai la distribution de pain tendre, de pommes de terre et d'oignons, et le chirurgien de la police appuya ma recommandation ; mais par suite de quelque erreur le pourvoyeur de bœuf livra son bétail à la Mâchoire-de-l'Orignal au lieu de Swift-Current, de sorte que les soldats qui retournaient dans ce district n'ont reçu de la viande fraiche que vers le 15 mai, alors que, passant à la Mâchoire-d'Orignal, je vis que le bétail s'y trouvait et je donnai immédiatement ordre de livrer la viande à Swift-Current.

Il n'y avait qu'une quantité fort restreinte de pommes de terre disponible et les légumes pressés n'étaient pas arrivés ; on ne pouvait obtenir de pain frais des entrepreneurs, et il s'est élevé une difficulté pour l'obtention d'une quantité suffisante de combustible, apporté des Montagnes Rocheuses par le chemin de fer du Pacifique canadien. Je pressai donc les officiers des régiments d'exercer leur ingénuosité pour construire des cuisines convenables pour leurs compagnies. Le capitaine Harrison, du bataillon de Midland, entreprit d'abord de faire une cuisine améliorée, et le capitaine Tracy ainsi que le lieutenant Hisketh, du 7e fusilier, en construisirent ensuite une qui économisa les quatre cinquièmes du combustible et qui fut encore perfectionnée par le capitaine McCrom et le lieutenant Fiske, du bataillon d'Halifax ; et comme, par une réponse à un télégramme, je fus informé qu'on ne pouvait trouver

de four de campagne à Winnipeg ni à Ottawa, je fis appel aux mêmes officiers pour faire construire des fours propres à la cuisson du pain pour leurs corps ; et le 7e fusiliers construisit un four très réussi capable de cuire le pain de tout le bataillon et qui fut ensuite achevé par le régiment d'Halifax et a bien fonctionné ; mais plus tard on a trouvé qu'il y avait des endroits où l'on pouvait obtenir par contrat des provisions fraîches; j'ai autorisé la chose, et je crois que dans chaque cas il n'y a pas eu d'augmentation de dépense pour le public, pendant que les troupes en ont reçu des avantages appréciables. Plus tard, après en avoir conféré avec le chef des chirurgiens, on jugea à propos de donner de la farine d'avoine et de la mélasse aux troupes stationnaires, au lieu de certaines autres parties des rations, et je donnai instruction au préposé à l'approvisionnement de fournir ces articles aux différents corps ainsi situés et je donnai avis aux officiers commandants, que des instructions avaient été données à cet effet. Cependant on n'en a envoyé qu'une petite quantité ; et comme le licenciement de l'effectif était évidemment proche je n'ai pas insisté pour avoir d'autres approvisionnements. Le 27 avril le " Minnow " est arrivé au Landing et comme on rapporta que le " Northcote" était échoué dans la rivière, lui qui tirait trente-trois pouces, et comme le " Minnow " n'avait qu'un tirant de onze pouces et que l'eau baissait encore, je lui ordonnai de se rendre immédiatement au " Northcote " pour prendre la mitrailleuse Gatling, les munitions de 9, ainsi que le corps d'ambulance et les officiers d'état-major, et de partir pour vous rejoindre incessamment. Mais le capitaine désirait très ardemment avoir l'assistance d'un métis nommé Gun, qui descendait la rivière avec un bateau à fond plat, et je lui permis de remorquer cette embarcation et d'y placer dix tonnes d'avoine vu que vous me disiez que vous en aviez grandement besoin.

Je vous ai fait un rapport complet des services rendus par les steamers de Galt dans le mémoire marqué A qui accompagne le présent rapport; je me bornerai donc à rapporter ici que le " Baroness," remorquant une barge, est arrivé tard le 5 mai et que l'" Alberta," avec une barge, est arrivé le 6 à midi au Landing; et le 7 les deux compagnies du bataillon de Midland, sous le commandement du major Smith, avait complété le chargement d'environ 350 tonnes sur les steamers et les barges et s'étaient embarquées pour le passage; elles sont parties le matin du 8; le " Baroness " abandonnant la charge qu'elle avait à la remorque et arrivant le 14, et l'" Alberta," avec sa barge, arrivant à la Traverse le 17. Le capitaine Davis, du " Baroness," est tombé sur son pont couvert de glace le matin du 6 mai et s'est brisé la clavicule, ce qui explique le retard, attendu que cet accident a certainement paralysé son activité et son énergie, et il avait entretenu la confiance de descendre plus rapidement le courant.

Bien que le capitaine Davis demandât une escorte, je n'ai pas cru qu'il était réellement nécessaire que les troupes se rendissent sur les bateaux pour les protéger, mais il était nécessaire de couper du bois pour servir de combustible aux steamers, et comme le temps était d'une extrême importance j'ai cru qu'il était désirable d'envoyer des hommes pour aider l'équipage et abréger ainsi ces retards.

Je fis rapport dans le temps, que lorsque les équipages des deux barges laissées par le " Minnow " se mirent en grève, le lieutenant Weller, gradué du collège militaire royal, mon adjudant d'état-major, a immédiatement offert volontairement ses services pour conduire les barges chargées à la Traverse de Clarke, et avec des hommes de radeau expérimentés, volontaires dans le bataillon de Midland, se rendit en voiture, durant la nuit, au Landing et se mit à descendre la rivière en arrivant le 1er mai, quittant le Landing avant que les équipages en grève, qui demandaient des gages plus élevés, eussent appris qu'on avait pris des mesures pour les remplacer. Malheureusement une barge naufragea dans les rapides, à l'embouchure de la rivière de Swift-Current, mais il transborda la cargaison non avariée sur l'autre barge et arriva à la Traverse de Clarke le 16 mai J'avais donné instruction au lieutenant Waller de faire un rapport sur la possibilité de se servir de la rivière pour notre service de transport régulier, et dans son rapport, que je vous ai immédiatement adressé, il était fortement d'opinion qu'avec des agrès convenables et des hommes bien dressés, on n'éprouverait aucune difficulté sérieuse.

Peu de temps après l'arrivée, trouvant que quelques-uns des approvisionnements ne donnaient pas satisfaction et tenant compte de l'énormité du coût du transport jusqu'à l'ennemi, qui nous justifiait de n'envoyer que des effets de qualité vraiment bonne, je donnai ordre à un bureau de surveillance de se réunir pour faire rapport sur une certaine quantité de foin qui avait été reçu et que je considérais de qualité inférieure; la charge d'un wagon fut condamnée et j'en donnai avis au préposé chef à l'approvisionnement afin qu'il eut à s'occuper du consignateur.

En recevant les nouvelles de l'engagement de l'Anse-au-Poisson et de la non-arrivée du " Northcote " avec le corps d'ambulance, le chirurgien-major, docteur Roddick, après en avoir conféré avec moi, décida de partir immédiatement pour surveiller les dispositions de l'ambulance ; il partit donc avec un personnel de dix médecins, chirurgiens et aides, passant par la Mâchoire-de-l'Orignal, puis, suivant la route, il se rendit à la Traverse de Clarke, qu'il représente comme étant la route la plus commode, franchissant la distance dans des voitures légères, sans changer de chevaux, en soixante heures.

En passant à Winnipeg pour me rendre à l'ennemi, j'avais étudié avec M. Wrigley, commissaire de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, la possibilité d'expédier des approvisionnements sur des radeaux qui descendraient la rivière, si on la trouvait trop peu profonde pour naviguer en steamer, et le 30 avril je reçus un télégramme de M. Wrigley disant que vous aviez approuvé sa proposition de construire dix bateaux à fond plat, tirant environ 13 pouces d'eau, et devant porter chacun environ vingt hommes et vingt tonnes, et que le train partirait ce soir-là de Winnipeg avec du bois de service et des ouvriers et me demandant de prendre immédiatement des dispositions pour faire transporter à Saskatchewan-Landing un chargement de quatre-vingts tonnes ; et que MM. Boyd et Crowe, les entrepreneurs, avaient entrepris de tenir les bateaux prêts pour transporter cent tonnes à la Traverse de Clarke en vingt-quatre heures après que les matériaux auraient été rendus à la rivière, et ils espéraient avec confiance descendre le fret en quatre ou six jours. Je suis donc allé au devant de M. Boyd à son arrivée, le matin du 2 mai, avec 90 attelages, et en donnant un léger surplus de salaire aux conducteurs de ces attelages, tous les matériaux et les ouvriers ont été rendus au Landing le matin du 3 mai.

M. Boyd avait omis d'amener du fer à calfater ou des calfats avec lui, mais (comme exemple de la commodité et de l'utilité de notre milice je mentionne la chose) le lieutenant Anderson, du bataillon d'Halifax, mécanicien expérimenté offrit immédiatement ses services et confectionna les outils requis, et le major Smith fournit quelques calfats de la compagnie de Portsmouth du bataillon de Midland. Les barges auraient été achevées dans le délai fixé au contrat ou à peu près, mais comme les steamers de Galt sont alors justement arrivés et qu'ils pouvaient naviguer plus rapidement sur la rivière, j'ordonnai qu'on les chargeât d'abord et les ouvriers de M. Boyd ont aidé à la confection d'échafaudages pour accélérer le chargement.

Lorsque les dix barges furent achevées, il restait des matériaux à M. Boyd ; et comme on avait quelque peu retardé à compléter la cargaison, j'approuvai la construction de deux autres barges, et dans la nuit du 10 mai les douze étaient chargées et prêtes à descendre la rivière. Le retard mentionné provenait de l'incapacité où l'on était de livrer les approvisionnements plus rapidement au Landing, bien qu'on eut épuisé toute la capacité des moyens de transport par terre, et durant la semaine qui finissait alors 105 tonnes d'approvisionnements avaient été passées par le bateau de l'autre côté de la rivière, 115 tonnes avaient été chargées et étaient parties dans des voitures dans la direction du nord, 354 tonnes avaient été chargées sur les steamers de Galt et 249 tonnes d'approvisionnements sur les barges de Boyd, en sus du bagage, des équipements de campagne et les munitions de plus de 400 hommes. En tout environ 800 tonnes avaient quitté le dépôt en sus du fourrage consommé par les attelages de transport des deux côtés de la rivière.

L'entrepreneur prétendit alors qu'il avait stipulé que vingt soldats devaient aller dans chaque barge pour aider à la manœuvre et pour les protéger. Je télégraphiai, en conséquence, à M. Wrigley, qui répondit que son contrat l'obligeait à construire les barges et à trouver les équipages pour les rendre à la Traverse de Clarke, et que

les soldats ne devaient être envoyés que comme garde, si on le jugeait à propos. J'ordonnai donc la distribution de carabines aux hommes de l'équipage pour se protéger, mais l'entrepreneur soutint que son sentiment était le bon et que ses hommes n'avaient été engagés qu'avec l'entente que les troupes les accompagneraient et qu'ils refuseraient de partir si on ne mettait pas des soldats avec eux.

Juste alors est arrivé votre télégramme contenant l'ordre d'envoyer le détachement de Midland et le 7me *viâ* la Mâchoire-de-l'Orignal, et je me mis en communication avec le major Bell qui me dit qu'il ne pouvait fournir de moyens de transport *viâ* la Mâchoire de-l'Orignal et qu'on ne pourrait s'y procurer de fourrage, et recommandait de renvoyer les troupes à Qu'Appelle pour leur faire prendre la route en cette endroit; mais comme, pendant ce temps, la rivière avait haussé de plusieurs pieds et que le capitaine exprimait la confiance de faire le trajet jusqu'à la Traverse de Clarke en trois ou quatre jours et que M. Boyd espérait encore descendre les barges en quatre ou six jours, je crus qu'on épargnerait ainsi beaucoup de chicane et d'ennui, que vos approvisionnements ne seraient pas retardés, et que les troupes dont la prochaine arrivée était à désirer et qui brûlaient du désir d'aller à l'ennemi, vous rejoindraient, par suite de toutes ces circonstances, plus rapidement que par aucun autre moyen. J'envoyai donc le 7me fusiliers en avant au Landing, prenant des dispositions pour que le quartier général, trois compagnies et le détachement du bataillon de Midland accompagnassent les barges et pour que deux compagnies restassent au Landing pour charger et accompagner les steamers au prochain voyage. Cet arrangement aurait donné environ 20 hommes à chaque barge; mais comme je savais que vous désiriez que le bataillon entier vous rejoignît aussitôt que possible, je m'assurai auprès de M. Boyd qu'il ne réclamait aucune remunération pour le transport des hommes, mais qu'il s'attendait à avoir 200 hommes pour aider à la manœuvre et pour des fins de protection, et qu'il pouvait en transporter 400. Je réunis donc les capitaines du 7ème au Landing. A leur arrivée et après avoir vu les barges, ils demandèrent si les hommes pourraient se placer dans l'encombrement de façon à éviter d'être coupés en détachements, et que s'il en était ainsi, je pourrais envoyer tout le régiment. Ils se déclarèrent unanimes et montrèrent un vif désir de partir, offrant de prendre leur parti de tous les inconvénients et de faire toute la manœuvre des barges si on les laissait partir ensemble. Dans ces circonstances M. Boyd offrit de donner plus de place en renvoyant ses employés civils, n'en gardant qu'un comme navigateur pour chaque barge, et les choses ont été définitivement arrangées de cette façon; il proposa de donner $100 au régiment si on le lui permettait, mais je n'ai pas cru qu'il fût désirable d'accepter cette dernière proposition.

Je confiai au plus ancien officier, le colonel Deacon, le commandement des troupes, désirant qu'elles se tinssent ensemble pour s'aider mutuellement, et à cette fin je mis les rations sur une seule barge; conséquemment les troupes se sont embarquées de bonne heure le 11 mai, les compagnies étant conservées intactes autant que possible, et la flottille partit sous les ordres de M. Boyd, les barges se suivant de près, vers 8 h. a.m., ce jour-là. Le colonel Deacon reçut instruction de m'envoyer un rapport en arrivant à la Traverse de Clarke; mais j'appris d'abord du major Kirwan, le 18 du courant, que trois barges étaient arrivées et avaient jeté une partie de la charge par-dessus bord. En conséquence je donnai immédiatement instruction au major Kirwan de tenir compte de tout ce qui manquerait lors de la livraison de la cargaison, attendu que le contrat accordait tant par tonne livrée et les entrepreneurs répondaient de ce qu'ils recevaient; je lui donnai également instruction de recueillir tous les détails qu'il pourrait obtenir, et après avoir été aux renseignements il me fit rapport qu'il avait appris tous les détails touchant les approvisionnements laissés dans la rivière et je lui recommandai d'essayer à les recouvrer; mais il constata qu'il ne pouvait en approcher avec des attelages et que, dans le temps, il ne pouvait les atteindre avec les barges. Je télégraphiai aussi au colonel Deacon de faire appel aux officiers commandant les troupes embarquées dans les diverses barges, disant qu'un rapport à cet effet m'était parvenu, et demandant une explication pour savoir d'après l'ordre de qui la chose avait été faite. Je vous ai adressé une copie de son rapport quand je l'ai reçu, et j'annexe ici une copie marquée B.

Le colonel Deacon semble avoir été sous une fausse impression en s'imaginant qu'il avait le contrôle des charges et de la navigation alors que ses ordres étaient simplement de commander les troupes pour les fins militaires; le contrôle de la manœuvre des barges appartenaient à M. Boyd, qui était responsable de la livraison sûre de la cargaison. M. Boyd, dans le rapport télégraphique qu'il fit de son arrivée, ne mentionne aucunement la partie de la cargaison jetée par-dessus bord ; mais lorsque je le rencontrai à la Mâchoire-de-l'Orignal, à son retour de Winnipeg, il m'informa qu'il vous avait fait rapport de son arrivée, et que vous vous étiez montré bien satisfait et fort content de son œuvre et que vous lui aviez donné un reçu qui devait lui servir de pièce justificative pour toucher sa rémunération, y compris l'allocation supplémentaire pour avoir transporté les troupes en descendant la rivière ; et comme il ne m'a pas demandé d'autres pièces justificatives que celles portant sur la quantité chargée sur les barges au Landing j'en conclus que ce qu'il disait était exact et ne m'occupai plus de la chose, attendu que j'étais sûr qu'il ne toucherait pas d'argent sans présenter un reçu de vous ou de moi.

Il était continuellement nécessaire pour moi ou quelque autre officier d'aller au Landing à un moment d'avis ou de faire traverser quelqu'un pour quelque mission particulière ; les attelages loués ne convenaient pas pour cela, et les conducteurs d'attelages objectaient à ce qu'on se servît de leurs chevaux, et l'on ne trouvait pas d'équipage dans la localité. Je donnai en conséquence instruction au préposé à l'approvisionnement d'acheter deux paires de ponies rapides et deux wagons légers qu'on pourrait garder séparément à Swift-Current et au Landing pour tout voyage urgent ; et comme les ambulances attendues n'arrivaient point, ils devaient aussi servir au transport des malades et des blessés qu'on se proposait de faire remonter la rivière en steamer. Et bien qu'on ait éprouvé beaucoup de retard pour les avoir, cependant ils ont gagné plusieurs fois leur valeur tant qu'on les a gardés, attendu qu'ils étaient presque constamment employés entre les infirmières de Saskatoon et de la Mâchoire-de-l'Orignal, et quand ils ne servaient pas pour les courriers ou pour l'ambulance ils faisaient tout le transport pour le camp et ils ont épargné la dépense qu'il aurait fallu faire pour prendre des attelages sur la route, et à la fin la vente des chevaux a produit un prix raisonnable quand le service a été terminé.

Le lieutenant Beaty avait fortement recommandé la station de Chaplin comme le meilleur endroit pour quitter le chemin de fer, sur une bonne route de 45 milles pour arriver au Coude, et le " Rush Lake " fut également recommandé parce qu'il n'était éloigné que de 15 milles de la Saskatchewan en bas de son confluent avec le cours d'eau de Swift-Current où sont situés les plus mauvais rapides de la rivière et où nos navigateurs avaient éprouvé le plus de misère. Cependant on m'assura que les moyens de transport par chemin de fer étaient insuffisants aux deux endroits et que l'administration du chemin de fer du Pacifique canadien ne les augmenterait point ; j'ai eu depuis lieu de constater que cette assurance était erronée, mais il était difficile de se procurer des renseignements précis et je n'avais pas d'officier sous la main que je pusse envoyer examiner le pays, et je ne pouvais pas non plus comprendre les raisons qui avaient fait choisir Swift-Current comme point principal du chemin de fer ; et comme j'avais à l'œuvre un fort convoi de transport entre Swift-Current et la rivière et que j'avais, comme je le savais, satisfait à tous les besoins immédiats, j'ai cru qu'il était alors à propos de voir ce qu'il y avait à faire ensuite, sur quels steamers je pourrais compter pour transporter les effets que j'accumulais, et s'il était probable que la même route serait conservée pendant tout l'été pour l'approvisionnement du quartier général et de la colonne de Battleford, vu que je comprenais qu'avec un système de contrat comme celui que j'avais proposé le 20 avril, le coût du transport pourrait être réduit d'une façon appréciable. En conséquence comme vous aviez remis l'affaire à M. Wrigley, je le consultai par le télégraphe, et nous décidâmes ensemble que nous parviendrions, au moyen d'une entrevue, à régler toutes ces questions d'une façon plus satisfaisante. De sorte que, après avoir passé quelques heures avec le capitaine Swinford et le major Bell à Qu'Appelle, à étudier les questions de transport et d'approvisionnement, je me rendis à Winnipeg et trouvai M. Wrigley tout à fait disposé à donner tous les conseils et toute l'assistance

écessaires, et je constatai que je ne pouvais compter que sur les steamers de Galt, vu ,ue la Compagnie de la Baie-d'Hudson aurait besoin de tous ses bateaux à elle pour on propre service et le nôtre sur la branche septentrionale de la rivière. Nous avons 'u la nécessité d'abréger la route de la rivière, et après avoir consulté par télégraphe e colonel Otter, nous recommandâmes que la Mâchoire-de-l'Orignal, où il y avait de ıombreuses facilités de communication par chemin de fer, fût choisie comme nouvelle ›ase des opérations, avec le steamer transportant les approvisionnements pour les leux colonnes depuis le Coude jusqu'à la Traverse de Clarke ; les approvisionnements le Battleford passant à travers le sol depuis la Traverse de Clarke jusqu'à la Coulée lu Télégraphe, que le colonel Herchmer a conseillé de prendre comme étant la route a plus propice, et de là par la rivière du Nord jusqu'à Battleford ; ceci réduisait le ıombre des postes principaux et des dépôts intermédiaires ainsi que le transport par erre, concentrant les approvisionnements pour les deux colonnes et rendant d'autant a ligne plus facile à garder, ce qui pouvait se faire au moyen d'un seul poste militaire ì la Traverse de Clarke, commandant la route par terre jusqu'à la branche nord et évitant ainsi le risque que couraient les attelages d'être capturés sur la route de Swift Current et de Battleford, où la route traversait pour une partie un pays dange:eux dans le voisinage immédiat des réserves indiennes, et sans protection militaire sur un parcours de 170 milles.

Le 8 mai, le colonel Otter télégraphia qu'il lui fallait des munitions d'arillerie et de carabine et quelques autres éclaireurs, et que si on ne fournissait pas des escortes les communications pourraient être coupées d'un moment à l'autre. Je lui dis que j'avais envoyé une grande quantité d'approvisionnements aussitôt que le bateau avait été mis en bon ordre et que je pourrais lui envoyer des munitions le lendemain, mais que j'avais des instructions positives de n'envoyer aucune escorte, que dans tous les cas, je n'en avais point de disponible, et je lui demandai s'il ne pouvait pas envoyer une escouade à la rencontre du convoi pour l'accompagner à travers le pays douteux. Il répondit qu'il envoyait sur la lisière des bois à la rencontre de 30 wagons qui arrivaient et qu'il enverrait une escorte à la rencontre des munitions.

Je mandai immédiatement les besoins du colonel Otter et je fis rapport que de fortes bandes de Sauvages à cheval avaient été signalées sur la route par les estafettes et les conducteurs d'attelages, mais vos instructions ne me permettaient pas d'envoyer d'escortes, et comme vos renseignements vous garantissaient la sécurité du chemin et que vous aviez donné instruction d'envoyer des munitions, je pris des dispositions pour en expédier une quantité modérée, et je profitai du départ de l'équipage transportant par adjudication de contrat ce qu'envoyaient des habitants de Toronto aux carabiniers de la Reine, qui marchait en avant sous le commandement du lieutenant Blake, de ce corps, vu que je préférais voir, en toute occurrence, la direction confiée à un officier qui agirait avec discrétion. Je demandai au chef du personnel des chirurgiens d'examiner tous les convalescents et de dire quels étaient ceux qui étaient propres au service; et, comme le colonel Otter m'avait demandé de plus de lui envoyer encore quelques éclaireurs, j'acceptai plusieurs hommes qui se sont offerts, m'engageant à leur fournir des rations et des moyens de transport jusqu'à Battleford, où ils devaient aller se mettre aux ordres du colonel Herchmer pour le service, leur fournissant des armes avec l'entente qu'ils obéiraient au commandement du lieutenant Blake pour la défense du convoi sur le chemin ; ainsi, sans retirer aucune partie des troupes des stations que vous aviez choisies, je me vis en état de donner une escorte à un officier et environ 12 hommes pour les munitions, et je comptai sur l'assurance donnée par le colonel Otter d'envoyer un détachement à sa rencontre à la lisière du bois.

Si ce convoi était parti quand la chose a été d'abord préparée et annoncée par télégramme, il se serait trouvé près de l'endroit où Poundmaker a capturé 31 attelages le 14 mai, et on pourra découvrir par un plus ample examen qu'il avait su de quelque manière qu'un convoi précieux était en route, et il était allé à sa rencontre espérant qu'il ne serait pas protégé. Heureusement, les circonstances ci-dessus mentionnées avaient retardé le départ du lieutenant Blake et il n'avait fait que quelques milles au nord de la rivière lorsqu'il fut rappelé immédiatement par courrier et que

les munitions furent portées du côté sud et placées sous la protection du d tachement qui s'y trouvait stationné. Immédiatement après avoir reçu le rappo du colonel Otter m'annonçant la capture de 31 attelages chargés d'approvisionn ments près de Battleford, le 14 mai, dont on disait que 11 étaient chargés de vivr et 20 de fourrage, et demandant d'arrêter tout transport par la route de Swi Current, je lui demandai de tenir libre l'extrémité nord de la route et je pris d dispositions pour envoyer 150 atteleges en un seul corps, considérant que 150 co ducteurs d'attelages constitueraient une protection suffisante dans un pays ouver mais l'officier commandant les troupes au Landing fit rapport que les conducteu d'attelages déclaraient ouvertement qu'ils n'avaient pas été engagés pour se batt et que s'ils étaient attaqués ils dételleraient leurs chevaux et se sauveraient a galop, et le préposé au transport m'apprit qu'ils objectaient à être placés sous l ordres de l'aide-préposé au transport qui les avait accompagnés dans une occasio précédente. Mais il devenait nécessaire de prendre des mesures décisives po envoyer des approvisionnements, vu que le colonel Otter télégraphiait qu'ils dev naient rares, et quand on leur eut expliqué les choses un certain nombre de condu teurs d'attelages offrirent d'aller vers l'ennemi, acceptant ma proposition d'envoy quelques éclaireurs à cheval en avant pour examiner le pays et leur donner le tem de se grouper s'ils étaient menacés d'attaque. Je donnai donc instruction au prépo au transport de garder au service les hommes bien disposés et de renvoyer les autr attelages, et d'engager un certain nombre d'éclaireurs, et si possible, d'acheter l chevaux des wagons capturés à un prix aussi raisonnable que possible, pour servi de montures aux éclaireurs. Mais tous les embarras disparurent lorsque le colon Otter télégraphia que Poundmaker lui demandait des conditions et avait renvoy les conducteurs d'attelages capturés, qui rapportèrent avoir été bien traités. Tout fois, je crus qu'il était encore nécessaire de prendre des précautions et je m'ar rangeai avec le colonel Otter pour qu'il envoyât à la rencontre du convoi à la lisiè du bois, et le 25 mai j'envoyai 158 attelages, accompagnés de l'équipage de M. Tr fourni par contrat, sous les ordres du lieutenant Blake et avec une escorte de 2 convalescents et éclaireurs.

Dès le 27 courant, l'officier d'état-major qui se trouvait au Landing f rapport que les chevaux des attelages qui venaient du nord avaient besoin d'êtr ferrés et que l'on manquait généralement de tentes, d'ustensiles de cuisine, etc. E allant aux informations, j'appris qu'on avait envoyé un forgeron avec le convoi d transport qui accompagnait le colonel Otter; mais les conducteurs d'attelages décla rèrent positivement qu'il n'avait pas ferré un seul cheval de somme, occupé qu'i était alors à faire l'ouvrage de la police et à travailler pour les chevaux des éclaireur Je m'adressai immédiatement au préposé à l'approvisionnement pour avoir de forgerons et des forges, mais il répondit qu'il avait averti le préposé au transpor dont ce devait être l'affaire. Je dis alors à maintes reprises au préposé au transpor qu'il fallait envoyer des forgerons, mais on a éprouvé de longs retards, et j regrette de dire qu'à un moment donné on vint me dire que 68 attelages étaien inactifs (bien que, je le crains, ils fussent payés) sur la rive nord de la rivière ; e les courriers de la malle firent rapport que des attelages étaient arrêtés tout le lon de la route avec des chevaux tellement estropiés que quelques-uns sont morts dan la prairie. J'appris qu'il y avait quelques maréchaux-ferrants dans les rangs d bataillon d'Halifax, et je demandai des forges portatives, et j'allais mettre ce hommes à l'œuvre lorsque des forgerons sont arrivés, mais sans forges ; ils n'on donc été capables de travailler que lorsque les forges sont arrivées.

Les premiers attelages en partance furent assez bien pourvus et les conducteur d'attelages nouvellement arrivés comprenant la situation, étaient disposés à subir le inconvénients sur assurance qu'on pourvoirait bientôt à leurs besoins ; mais le département du transport n'a pas paru faire preuve de prévoyance et n'a pas pris de mesures suffisantes pour satisfaire les besoins de cet important service. Les tentes, les ustensiles de cuisine, les couvertures de wagon, les haches, etc., faisaient défaut, et on ne les donnait qu'à la suite de demandes réitérées, et alors c'était en quantité insuffisante. La graisse pour les essieux manquait tellement que tout le suif et

l'huile de charbon qui se trouvaient dans les ateliers du chemin de fer du Pacifique canadien ont été réquisitionnés et utilisés, et quand cela a été épuisé on a craint plus d'une fois pour les attelages l'impossibilité de mouvoir.

Pendant que je conférais avec le capitaine Swinford à Qu'Appelle, je fus invité à assister à l'enquête que dirigeaient les magistrats contre une maison de commerce de Indian-Head, accusée d'avoir vendu des munitions aux Métis et aux Sauvages, et j'ai été surpris d'apprendre que, bien qu'une loi eut été promulguée pour défendre un tel commerce, il fallait qu'elle fut mise en vigueur par proclamation, et l'on ne put prouver que telle proclamation avait été lancée ; en conséquence la poursuite autorisée par la loi ne fut pas intentée ; mais pour arrêter ces pratiques dangereuses le magistrat décida d'ajourner la cause, obligeant les accusés à comparaître de nouveau quand ils en seraient requis ; en même temps ils s'engagèrent de ne pas faire de vente aux personnes douteuses et de tenir un registre de tous ceux à qui ils vendraient des munitions. Le 25 mai je vous envoyai une copie du contrat intervenu entre moi et M. John Stewart pour le transport d'approvisionnements depuis la Mâchoire-de-l'Orignal jusqu'au Coude ou à la Traverse de Clarke, en même temps qu'un mémoire expliquant les conditions auxquelles le contrat avait été adjugé et les raisons que j'avais eues d'agir de la sorte, établissant une épargne pour le gouvernement d'au moins 50 pour 100 sur toutes les marchandises livrées à la Traverse de Clarke. J'annexe une copie de cette correspondance, marquée C. J'autorisai immédiatement M. Stewart à commencer les travaux, mais je regrette que des difficultés considérables se soient produites dans l'exécution de ce contrat et lors du règlement final avec l'entrepreneur. M. Stewart demanda la permission d'insérer une offre pour transporter les approvisionnements à la Traverse de Clarke *viâ* Qu'Appelle, comme route alternative, si la route de la Mâchoire-de-l'Orignal était jugée impraticable, comme l'affirmaient les avocats de la route de Qu'Appelle ; mais je n'avais pas d'abord demandé une pareille offre, et j'expliquai qu'il n'y avait pas d'objection à l'insertion de sa proposition, mais vous vouliez qu'on ne s'occupât point de la route de Qu'Appelle, et je lui dis que je ne ferais rien dans ce sens.

J'ai reçu votre approbation de la recommandation que j'avais faite de transférer la base des opérations à la Mâchoire-de l'Orignal le 22 mai, et immédiatement je donnai ordre de renvoyer tous les attelages loués, et le 23 je transportai le poste principal avec les troupes et l'infirmerie de campagne à la Mâchoire-de-l'Orignal, prenant des dispositions pour qu'on laissât des approvisionnements pour un mois au détachement du régiment d'Halifax à Saskatchewan-Landing, bien que j'espérasse que les steamers de retour enlèveraient les approvisionnements de cet endroit et que le détachement pourrait être retiré en quelques jours. Quand, en premier lieu, vous avez établi la base des opérations à Swift-Current, l'on tira des plans et l'on fit des négociations préliminaires pour la construction d'un édifice en bois devant servir d'hôpital; mais le progrès peu satisfaisant que faisait le *Northcote* et le bon état de la route de la Mâchoire-de-l'Orignal, amenèrent un changement de base; et en se rendant à Saskatoon, le docteur Roddick, chirurgien major, avait constaté qu'on pourrait obtenir un hôtel vacant à la Mâchoire-de-l'Orignal ; et à mon retour de la consultation que j'avais eue avec M. Wrigley, j'examinai toutes les constructions disponibles et je louai l'hôtel qu'il avait choisi et je reçus l'offre de plusieurs autres édifices spacieux s'il était besoin d'agrandissement ou de faire des traitements isolés ; j'eus aussi un cottage pour les gardes-malades que j'attendais ; je fis mettre immédiatement l'édifice principal en bon ordre et fis faire les changements nécessaires. La chose fut exécutée à fort peu de frais, surtout pour augmenter la ventilation et pour réunir les pièces ; créant des commodités convenables pour les approvisionnements, avec des tables grossières, des rayons, pour recevoir le premier groupe de blessés qu'on attendait le 24, mais qui sont arrivés le 26, jour où il en est venu 29 du Coude, où le "Northcote" les avait amenés. Il y en avait qui étaient si bien rétablis que j'ordonnai immédiatement la formation d'une commission médicale, et le 29 je renvoyai des invalides dans leurs foyers, accompagnés de quelques-uns des membres supplémentaires du personnel médical, exigeant, toutefois, l'assurance dans chaque cas, que l'homme déclaré invalide avait une demeure confortable dans laquelle on

prendrait de lui un soin convenable afin qu'il ne fût pas à charge à la société à laquelle il appartenait. Quant aux hommes du corps permanent et à ceux qu'on représenta comme propres au service actif, j'établis pour eux un dépôt des convalescents, les confiant à la garde du lieutenant E. F. Dixon, gradué du collège militaire royal, qui avait abandonné ses fonctions civiles et était venu à Winnipeg à ses frais, offrir ses services, et qui, en sus du devoir qu'il remplissait auprès des convalescents et des invalides et comme mon aide de camp était amplement occupé dans le bureau de la brigade.

Le 1er juin sept gardes malades sont arrivées sous la conduite de la Mère Supérieure de la société de Saint-Jean de Dieu de Toronto, et je les installai dans le cottage confortable déjà retenu, ce qui leur a donné la réclusion nécessaire, tout en étant commodément situées pour leurs travaux.

Les services rendus par ces dames ont été très précieux et leurs devoirs d'infirmières convenablement remplis. Les patients ont été traités d'une façon qu'un personnel improvisé d'infirmiers du sexe masculin, si bien disposé et zélé qu'il eut pu être, n'aurait pu trouver. Toutes et chacune des dames étaient évidemment venues avec la détermination de consacrer tout leur temps et toute leur énergie aux soins de leurs compatriotes-soldats ; et leur seul regret paraissait être que les blessés se rétablissent trop rapidement et que la santé du reste des troupes fût si exceptionnellement bonne ; et les sœurs laïques ont complaisamment donné leur concours dans tous les amusements organisés pour faire diversion à la monotonie de la vie de camp.

Le 13 juin 15 autres invalides sont arrivés de Saskatoon en suivant la route, et des consultations médicales avaient lieu de temps à autres, après lesquelles, à la suite d'une conférence avec le chirurgien major, on envoyait les convalescents directement chez eux. Mais on jugea à propos de s'écarter dans une certaine mesure des règlements militaires et de n'avoir qu'un bureau intérimaire, obtenant l'opinion médicale que l'invalide n'était pas, dans le moment, propre au service actif, mais laissant ouverte jusqu'à son complet rétablissement, la question de savoir si ses blessures auraient des résultats malfaisants d'un caractère permanent. Dans chaque cas les documents étaient envoyés à l'adjudant-major de la milice.

En recevant de vous la nouvelle qu'il y avait des approvisionnements en abondance dans le camp des troupes rendues près de l'ennemi et qu'il n'en fallait plus envoyer, que vous vouliez que le personnel de transport et l'autre fussent licenciés, que vous enverriez le reste des blessés par la rivière et le lac Winnipeg, et lorsque je vis que le chirurgien major avait reçu instruction du chef médical d'Ottawa de fermer l'hôpital et d'envoyer les membres du personnel dans leurs foyers, je pris avec lui des dispositions pour transporter tous les malades, leur fournir des moyens de voyager ainsi qu'aux infirmières et au personnel, et je remis la maison à ses propriétaires. Les infirmières, le personnel et les malades sont partis le 26 juin pour se rendre chez eux.

Les blessés recueillis sur le champ de bataille où ils sont tombés, n'avaient généralement que les vêtements qu'ils portaient dans le moment, et, d'ordinaire, ils étaient maculés de sang, ou coupés pour les premiers pansements. J'ordonnai donc qu'on m'envoyât de Winnipeg une ample provision de vêtements, mais je ne reçus que quelques uniformes. J'ai pu y suppléer en obtenant du pourvoyeur général une quantité considérable de sous-vêtements généreusement envoyés par les diverses sociétés de secours de dames pour être distribués. Et quand la quantité n'était pas suffisante je prenais sans hésiter la responsabilité d'acheter sur les lieux tout ce qui était d'urgence pour la santé et l'apparence respectable des hommes qui retournaient dans leurs familles ou rejoignaient leurs régiments. On a soulevé des difficultés au sujet de quelques approvisionnements comme les bottes, vu que la quantité réglementaire en avait été distribuée ; mais ces hommes avaient été forcément dépouillés de leur habillement, et je crus qu'il fallait pourvoir à la chose, même au risque de s'écarter des règlements stricts, attendu que l'on ne pouvait les laisser traverser le pays pieds-nus et sans vêtements. Dans le rapport que j'ai fait le 24 mai au sujet du changement de la base des opérations, j'exprimai l'espoir que j'avais que le *Northcote* pourrait, en deux voyages, transporter à la Traverse de Clarke les 500 tonnes d'ap-

provisionnements en dépôt au Landing, en employant la grande barge de Galt qui y avait été récemment envoyée, et qu'il pouvait emmener des invalides au Coude à chaque voyage. Et les 25 et 26 mai, en annonçant le départ du convoi, je dis que les courriers de la malle et les commis du dépôt avaient quitté la route où Poundmaker avaient attaqué les attelages. J'avais donc alors fermé les dépôts sur la route de Battleford et je réiterais ma proposition de vider le dépôt au moyen du steamer, qui, en même temps, pourrait ramasser les effets laissés le long de la rivière; mais le 27, votre dépêche m'annonçant que vous aviez remis le *Northcote* à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, a nécessité de nouveaux arrangements; et comme le major Bell était venu à la Mâchoire-de-l'Orignal au sujet du contrat de M. Stewart, il convint avec moi de vous soumettre la proposition de demander des soumissions pour transporter les approvisionnements directement sur la route depuis le Landing jusqu'à Battleford, car, bien que le coût eut été un peu plus élevé que pour le transport par eau, nous ferions l'épargne dans la valeur de la marchandise, attendu que l'on faisait rapport qu'elle se détériorait par suite de l'exposition à la température. En recevant votre approbation, j'écrivis au major Bell, qui m'envoya M. Stewart, qui m'offrit de transporter tous les approvisionnements, par terre, à Battleford en deux semaines; et bien que j'aie reçu une soumission plus basse, celle-ci ne fixait pas le temps; et comme j'avais grandement hâte de retirer le détachement du bataillon d'Halifax stationné au Landing, je recommandai d'accepter la soumission de M. Stewart. Mais pour une raison quelconque on éprouva un retard considérable dans la prise en considération de cette offre, qui devait être acceptée si M. Stewart devait lui-même aller à Qu'Appelle pour faire les arrangements, et c'est ce que M. Stewart refusa de faire, attendu qu'il prétendait qu'il lui fallait rester sur les lieux pour s'assurer des attelages. Entre temps les attelages sur lesquels il comptait étaient renvoyés chez eux. Je télégraphiai alors au colonel Whitehead, qui répondit avoir donné instruction au major Bell de s'arranger avec moi et M. Stewart, tel que recommandé; finalement, le major, après avoir laissé l'affaire en suspens durant trois jours, dit qu'il avait une soumission beaucoup plus basse que celle de M. Stewart, et il demanda de nouveau que M. Stewart se rendit à Qu'Appelle, mais il me télégraphia qu'il avait pris des dispositions pour faire transporter les approvisionnements, et que les attelages quitteraient Qu'Appelle ce jour-là, bien qu'il y en eut en quantité sur les lieux. Je n'ai pu obtenir le nom de l'entrepreneur ni les conditions, mais le commis du bureau de transport du major Bell est arrivé au Landing et s'est donné comme l'entrepreneur. Le nom de la maison Bell et Lewis fut encore mentionné en rapport avec ce contrat. Mais finalement j'appris de M. White que ce contrat était exécuté par un M. Howard, et que le délai n'était pas une des conditions stipulées au contrat, pendant que vos télégrammes m'apprenaient qu'il recevait le même prix pour cent milles que celui auquel M. Stewart avait offert de faire la besogne sur tout le parcours de 170 milles, c'est-à-dire $6.75 par cent livres. M. Stewart s'engageait aussi à nous enlever immédiatement tous les effets et à débarrasser les troupes, et de tout transporter dans l'espace de quinze jours à partir du moment de l'acceptation. Mais d'après le contrat de M. Howard les troupes ne se sont pas trouvées débarrassées avant le 26 juin, près d'un mois après la première proposition.

Peu après l'arrivée à la Mâchoire-de-l'Orignal, le sergent de la police à cheval qui s'y trouvait stationné a saisi une certaine quantité de liqueurs alcooliques destinées à l'usage de l'hôpital, marquées comme approvisionnement de l'hôpital et consignées au pourvoyeur général, et je fus informé qu'il disait avoir des ordres positifs de saisir toutes les liqueurs qui se trouveraient dans le dépôt du pourvoyeur. Je télégraphiai immédiatement au lieutenant-gouverneur, lui demandant de donner des ordres pour faire cesser cette intervention dans la question des affaires du gouvernement. Mais il refusa d'intervenir et dit que les importateurs devraient subir les conséquences de leur acte. Je lui fournis alors la liste des quantités qu'il y avait réellement en dépôt, lui demandant un permis pour me conformer à la loi, que, cependant, il m'a refusé, disant que la quantité était trop forte, et il m'écrivit aussi au même effet, mais finalement il donna instruction à la police d'accepter mon certificat quant à la quantité en dépôt. Je proposai que toutes les liqueurs saisies par la

police entre les mains des particuliers fussent données au pourvoyeur général pour servir à l'infirmerie au lieu d'être détruites, mais M. Dewdney ne voulut pas consentir à la chose, parce que ce n'était pas conforme à la loi.

La masse et le poids des approvisionnements destinés aux hommes, et les munitions ainsi que les effets, n'auraient été que peu de chose comparativement ; mais les chevaux faisaient une consommation quotidienne de quarante livres chacun, et en comptant ce qui se perdait et le dommage subi, cela formait probablement 100 livres pour chaque attelage ; et pour réduire autant que possible cette lourde taxe imposée au service de transport, je demandai aux conducteurs d'attelages de faire paître leurs chevaux partout où ils le pourraient, et dans quelques cas, quand on le désirait, je fournissais des pâtres. Après le 10 mai, je donnai ordre de ne pas envoyer de foin aux attelages qui faisaient l'entier parcours jusqu'à Battleford, mais de ne fournir du foin qu'aux dépôts placés sur la route. Mais quand le major Bell se trouva à la Mâchoire-de-l'Orignal, vers la fin de mai, il recommanda spécialement que du foin fût envoyé à la Traverse de Clarke, insistant sur le fait que les chevaux des attelages en avaient besoin. Conformément à sa pressante réquisition, je recommandai d'en envoyer jusqu'à ce que j'aie reçu un télégramme du capitaine Hudson, préposé à l'approvisionnement à la Traverse de Clarke, me disant de ne plus envoyer de foin parce que les conducteurs d'attelages ne l'emploieraient plus.

Mon temps et mon attention ont été si complètement absorbés à la Mâchoire-de-l'Orignal que je n'ai pu visiter Swift-Current ni Saskatchewan-Landing, comme je me le proposais et comme je le désirais ; mais il me semblait qu'on mettait un retard très considérable à expédier de Swift-Current les attelages au sujet desquels j'avais donné instruction le 21 mai, au préposé au transport, de les renvoyer vu qu'on n'en avait plus besoin. J'essayai d'obtenir quelques explications sur l'emploi qu'on en faisait, mais je n'en pu recevoir aucune. Je n'ai pu savoir non plus si ces conducteurs d'attelages étaient payés pendant qu'ils attendaient à cet endroit et à Saskatchewan-Landing, bien que je sache qu'ils recevaient du fourrage et des rations.

Le 1er juin, quelques éclaireurs que j'avais envoyés en avant, comme la chose a déjà été rapportée vers le milieu d'avril, pour rejoindre la colonne du colonel Otter et servir sous les ordres du colonel Herchmer, se présentèrent à la Mâchoire-de-l'Orignal pour être licenciés, mais sans avoir aucun document. J'appris qu'ils étaient venus de Battleford sous les ordres du capitaine Neale. de la police à cheval, de qui je reçus une lettre quelques jours plus tard, et je lui télégraphiai, ainsi qu'au colonel Otter, pour avoir des explications ; je télégraphiai aussi au payeur de les payer attendu que le colonel Otter m'apprit que leur salaire était de $5 par jour. Le colonel Forrest en parla au colonel Johnson qui déclara que la police à cheval devait les payer. Je télégraphiai alors au capitaine Neale qui déféra la chose au contrôleur de la police à Ottawa, qui prétendit que le ministère de la milice avait décidé que le colonel Jackson les paierait ; mais comme le payeur ne recevait encore aucune autorisation, j'insistai personnellement auprès du colonel Jackson pour qu'il s'occupât de l'affaire, et finalement, à sa demande, je télégraphiai au département à Ottawa, d'où j'ai appris que la question vous avait été déférée. Je télégraphiai donc au colonel Otter de vous expliquer l'affaire ; mais j'ai appris par après que vous étiez loin de la ligne télégraphique à la poursuite de Gros-Ours, et l'affaire ne vous a évidemment pas été exposée, puisque, en réponse à un autre télégramme, vous avez dit que c'était au département à régler la question de la paie des éclaireurs.

Je désirais fort ardemment d'arrêter les dépenses, et comme les hommes ne pouvaient gagner leurs foyers sans argent, je pris sur moi de les licencier et j'adoptai la méthode de comptabilité de la police à cheval, j'émis des comptes certifiés qui passent comme de l'argent comptant aux comptoirs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Mais le payeur de la milice refusa de les accepter. De sorte que les hommes demeurèrent à la Mâchoire-de-l'Orignal, et comme ils n'avaient point d'argent, je leur distribuai des rations ; mais avec l'entente formelle que cela ne constituerait pour eux aucun titre à être payé. Périodiquement, j'ai appelé l'attention du payeur sur cette affaire jusqu'au 6 juillet, alors qu'il me télégraphia qu'il avait reçu l'autorisation de les payer.

On a éprouvé quelque difficulté et quelque retard dans le règlement des comptes des éclaireurs engagés, et au sujet des chevaux et des selles achetés pour former l'escorte du convoi d'approvisionnements et de munitions envoyé au colonel Otter le 25 mai ; mais la paie pour ces hommes fut aussi autorisée à la date ci-haut mentionnée.

Il m'avait été rapporté que des colons avaient pris des attelages pour enlever et s'approprier les approvisionnements qu'on disait avoir été débarqués des barges de Boyd et laissés par les steamers le long de la rivière. J'envoyai en conséquence des officiers à la recherche sur les bords de la rivière pour découvrir les traces des voitures et les suivre ; mais ils rapportèrent qu'ils n'avaient pu voir aucune trace de roues dans cette direction, et comme M. Kerr, autrefois contre-maître de Boyd et Crowe, me dit qu'il allait construire quelques autres barges et prendre du fret à Swift-Current ou à Rush-Lake pour les transporter à Prince-Albert, je convins avec lui de sauver tous les approvisionnements qu'il pourrait trouver et de les livrer aux employés du gouvernement à Prince-Albert, pour quoi il devait être payé à raison de $1 par 100 livres.

Votre télégramme du 19 juin, du Fort-Pitt, qui a été retardé en route, me donnant instruction de renvoyer tout le personnel, a été obéi immédiatement, et le 24 je fis rapport que tous les civils moins un avaient été renvoyés, et que je remplissais provisoirement toutes les fonctions avec l'aide que me prêtaient les troupes. Au sujet des instructions que vous aviez données pour que tous les chevaux et autres propriétés du gouvernement fussent transportés à Winnipeg et remis au garde magasin, je conférai avec le vendeur à l'encan du gouvernement sur l'endroit où l'on pourrait disposer de la façon la plus avantageuse des chevaux et des effets du gouvernement qu'on ne pourrait pas mettre en dépôt ; et il prétendit que vu les frais du transport et de l'entretien des chevaux à Winnipeg, on réaliserait un meilleur produit en en disposant à des ventes locales. Je vous recommandai en conséquence de faire vendre ces choses à l'encan en même temps que les approvisionnements du service d'ambulance, qui devaient être vendus d'après les ordres du chirurgien-major, et la chose a été faite en conséquence.

Le 18 juin on fit rapport que le capitaine Swinford était malade à Qu'Appelle, et je télégraphiai demandant l'autorisation d'envoyer le major Richards à Qu'Appelle pour quelques jours pour l'assister. Je permis donc au major Richards de partir, et j'entrepris de remplir ses devoirs durant son absence, mais je chargeai le lieutenant Dixon d'agir comme préposé à l'approvisionnement et au transport, en sus de ses autres fonctions. Cependant, le major Richards n'est jamais venu reprendre ses fonctions, mais il est venu me faire une couple de visites et m'informer qu'il avait arrangé les choses de cette façon avec le colonel Whitehead. Dès lors, je ne m'en mêlai plus, car le major Richards avait été un officier très énergique et très utile, infatigable dans ses efforts pour activer le service public, travaillant à n'importe quelle heure de la nuit, si je demandais son aide, et donnant un exemple à ses subalternes ainsi qu'aux hommes de peine envoyés pour manœuvrer les approvisionnements, mettant lui-même la main à la besogne pour l'accélérer. Mais son absence, juste au moment où la besogne se terminait et où l'on demandait constamment des renseignements, s'est particulièrement fait sentir.

L'hôpital de Saskatoon avait été créé pour faire face à un besoin urgent, à un moment où la rivière était trop basse pour qu'on pût l'utiliser pour transporter les blessés, et les appareils et approvisionnements de toutes sortes nécessaires pour un hôpital permanent n'étaient pas suffisants. De sorte que le personnel médical prit aux colons tout ce dont il avait besoin pour l'usage des malades, et il reçut d'eux beaucoup d'autres services sous forme de confection, de pain et de travaux de cuisine, usage des maisons et des meubles, lait, œufs, et pendant tout le temps que nous avons été cantonnés à Saskatoon nous avons distribué des provisions de toute sorte aux colons, de sorte que la comptabilité en était devenue très compliquée. L'aide-chirurgien-major Roddick m'en parla et me dit de plus qu'il vous avait expliqué la chose, et que c'était votre désir que j'envoyasse un officier pour apurer ces comptes et les mettre en ordre. Je donnai, en conséquence, instruction au lieutenant Léonard, qui

avait fait preuve de bon jugement et d'exactitude, de se rendre à Saskatoon pour remplir ces fonctions, y rencontrer le docteur Roddick, et recevoir de lui des explications; et comme on disait que les colons de Saskatoon avaient mis tout ce qu'ils possédaient à la disposition du personnel médical, je lui donnai instruction de les traiter libéralement dans la clôture des comptes. Le lieutenant Léonard n'était pas de retour quand je partis de la Mâchoire-de-l'Orignal, et je n'ai reçu de lui aucun compte détaillé; il se peut, cependant, qu'il en ait fourni au docteur Roddick. Je reçus de lui simplement le rapport qu'il avait examiné et balancé les comptes, accusant, après avoir tenu compte au gouvernement des approvisionnements fournis, une balance de $4,000 en espèces due aux colons. Son rapport, marqué D, est annexé.

On présentait maintenant des comptes de toutes sortes; les réclamations pour services rendus pleuvaient; et comme toutes les affaires d'argent devaient être déférées à Winnipeg pour être réglées et qu'il fallait des pièces justificatives strictement conformes aux règlements de la milice, ce qu'il était presque impossible de faire donner par les réclamants, il y a eu beaucoup de retard d'éprouvé et beaucoup de mécontentement créé par le règlement des comptes laissés en suspens, que, cependant, j'ai essayé de clore, autant que possible, vu que, étant sur les lieux, j'étais plus en état d'avoir et de fournir des explications; mais apprenant de vous que vous désiriez réunir tout l'effectif sous votre commandement immédiat, et que le lieutenant colonel Bremner pouvait régler toutes affaires non terminées à la Mâchoire-de-l'Orignal, je lui remis ce commandement, avec toute la correspondance du bureau de la brigade, les livres, lettres, télégrammes, envoyés et reçus, desquels je pris son reçu, et finalement je partis pour Winnipeg le 7 juillet, espérant vous y rencontrer et vous donner les renseignements que vous pourriez désirer surtout touchant les questions relatives au transport. Mais lorsque j'y suis arrivé j'ai vu qu'on ne vous attendait pas avant une semaine, et comme je n'avais aucune fonction à remplir à Winnipeg, je partis le lendemain pour me rendre chez moi, me présentant au ministre de la milice à Ottawa pour le cas où il aurait désiré avoir des renseignements au sujet de questions qui auraient pu lui être déférées, ou soumises à son attention.

Les règlements définissant les devoirs de la position à laquelle j'ai été nommé—commandant de la base et des lignes de communication—n'étaient pas bien connus ici, et l'on n'en pouvait obtenir une copie. Par conséquent, il était parfois difficile de rendre clair pour les officiers supérieurs des différents départements les devoirs qu'ils avaient à remplir et la méthode au moyen de laquelle seulement on pouvait assurer l'unité d'action. Les instructions que je reçus de vous quand j'ai quitté la colonne du quartier général près de Humboldt étaient très brèves. "Retourner à la ligne du chemin de fer et agir pour vous." Pour le faire il était nécessaire d'agir d'après son propre jugement, après avoir étudié les circonstances aussi attentivement que possible et surtout pour agir promptement. Nos moyens de communication se bornaient à la seule ligne télégraphique qui passe par Qu'Appelle, laquelle était constamment employée, parfois ne pouvait pas fonctionner; et d'après ce que j'ai su, sur la publicité donnée aux dépêches, il n'était pas désirable de télégraphier trop ouvertement et impossible de le faire d'une manière complète; par conséquent, il se peut sans doute que ce que j'ai fait vous ait paru inexplicable. Règle générale, ma première préoccupation était de fournir à la colonne en face de l'ennemi ce qu'il lui fallait aussi économiquement que possible; mais nul effort n'a été épargné, et dans certains cas l'économie l'a cédé à l'urgence; et quand les besoins immédiats étaient satisfaits, je retournais mon attention vers la réduction en système de l'œuvre d'approvisionnement des troupes placées devant l'ennemi et la réduction des dépenses.

La prescription suivante, presque également importante, était d'accumuler et d'avoir sous la main une réserve de munitions de toutes sortes, un approvisionnement modéré d'armes, d'outils, de vivres et quelques vêtements qui pouvaient être expédiés sur une demande subite sur les lignes existantes ou dans n'importe quelle nouvelle direction où l'on aurait pu demander à un détachement d'opérer; et pour cela j'avais beaucoup de difficulté à faire remplir mes réquisitions.

Quand la chose était praticable, je m'efforçais d'appliquer les règlements du service. Mais quand c'eut été préjudiciable, je prenais sur moi, sans hésiter, de

m'écarter des règlements, sachant que c'était le désir du gouvernement et des habitants du Canada qu'on n'épargnât aucune dépense raisonnable pour assurer une augmentation de confort pour les soldats en campagne.

Je crois qu'il est de mon devoir de signaler les conseils et le concours très précieux que j'ai reçus de M. Wrigley, commissaire de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ; de sa personne et par le télégraphe, M. Wrigley était toujours prêt à me donner des conseils et à obtenir des renseignements locaux de son excellent personnel. Son bureau restait généralement ouvert jusqu'à près minuit, et le personnel des commis de la Compagnie de la Baie-d'Hudson luttait d'émulation avec son chef dans leur désir de satisfaire nos besoins.

Le capitaine Swinford était le vrai type de l'officier préposé à l'approvisionnement, n'épargnant aucune peine dans ses efforts pour faire face aux exigences et ignorant la filière officielle si elle obstruait le service.

J'ai déjà mentionné M. White, préposé au transport à Swift-Current, qui, ainsi que la chose a déjà été rapportée, était aidé d'un personnel de subalternes exceptionnellement effectif ; et le major Rickard, préposé à l'approvisionnement à Swift-Current et à la Mâchoire-de-l'Orignal, dont les services ont été d'une grande valeur et qui avait aussi un assistant très laborieux.

Le docteur Roddick, aide-chirurgien-major, était souvent absent du poste principal, vu qu'il avait beaucoup d'occupation à Saskatoon pour loger et transporter les blessés ; mais il avait le cœur à la besogne et il n'a hésité devant aucune fatigue personnelle pour donner son attention au cas les plus sérieux.

En l'absence du docteur Roddick, l'honorable docteur Sullivan, pourvoyeur général, remplissait les fonctions de chirurgien-major, ce qui lui a imposé une somme énorme de travail, vu que la distribution des médicaments se faisait très libéralement et que des réquisitions des différentes parties de l'effectif demandaient à être remplies promptement. Les divers comités de secours répandus dans tout le Dominion adressaient toutes leurs contributions à ses soins, augmentant ainsi considérablement son travail et ses responsabilités.

Quand j'ai trouvé que j'avais besoin d'aide j'ai profité des services des gradués du collège militaire royal, qui se sont loyalement offerts dans cette crise, se démettant d'emplois lucratifs dans la vie civile.

Le lieutenant Leonard, d'abord comme adjudant d'état-major à Swift-Current, et ensuite comme officier d'état-major sur la ligne de communication à Saskatchewan-Landing, a rempli avec la plus grande précison et fermeté des fonctions qui exigeaient beaucoup de tact et de discrétion.

Le lieutenant Weller, comme adjudant d'état-major, et le lieutenant F. J. Dixon, attaché au dépôt des convalescents, qui a donné de l'aide au bureau de la brigade, comme la chose a déjà été rapportée, étaient à l'œuvre quotidiennement longtemps après minuit. Je les ai trouvés actifs, intelligents et infatiguables, et ils m'ont été du plus grand secours dans la presse de l'ouvrage.

Le lieutenant Weller, comme il a déjà été dit, a montré une grande abondance de ressources pour faire descendre les barges de Galt quand les équipages se sont mis en grève, et pendant son absence le capitaine Hudson, ci-devant du 7e fusiliers, agit comme adjudant d'état-major et s'est montré infatigable dans l'aide qu'il m'a donnée jour et nuit.

Comme les régiments étaient numériquement faibles je me suis abstenu de prendre des hommes dans leurs rangs pour les travaux à faire dans le bureau de la brigade et le département des approvisionnements, mais j'ai utilisé les services des convalescents renvoyés de l'hôpital et qui attendaient l'occasion de rejoindre leurs corps.

Comme les différents bataillons ont été soumis à votre inspection, je ne vous donne pas de rapport détaillé des inspections faites ni de l'état d'efficacité des corps, mais je vous envoie seulement un registre de leurs mouvements.

Comme je l'ai déjà dit, je trouvai à mon arrivée à Swift-Current et à Saskatchewan-Landing, le 65e bataillon qui a rejoint le 12e demi-bataillon au Fort Qu'Appelle le 18 avril.

Le corps des arpenteurs est arrivé le 20 avril et s'est rendu le 22 sur la route du Coude et de Battleford, changeant de destination le 23 pour prendre la chaîne des postes entre le Lac de la Vieille-Femme et les Collines du Cyprès, et de là le 5 mai il est parti pour rejoindre la colonne du quartier général.

Le bataillon de Midland était également à Swift-Current ainsi que quatre compagnies, sous le commandement de feu le lieutenant colonel Williams, M.P., embarqués à Saskatchewan-Landing le 23 avril dans le steamer "Northcote" pour la Traverse de Clarke.

Deux compagnies du bataillon de Midland sous le commandement du major Smith, se sont rendues à Saskatchewan-Landing le 18 avril, y demeurant pour faire des corvées jusqu'au 8 mai, jour où elles ont pris passage à bord de l'"Alberta" et du "Baroness" pour se rendre à la Traverse de Clarke.

Deux compagnies du bataillon de Midland, sous le commandement du lieutenant colonel Deacon, se sont rendues à la Coulée de l'Erable le 2 mai à la réquisition du lieutenant-gouverneur, pour aider à la police à cheval, et elles sont retournées le 7 mai, se rendant immédiatement au Landing, et de là, le 11 mai, sur les barges de Boyd, à la Traverse de Clark.

Le 7me fusiliers est arrivé le 24 avril, et le 9 mai il s'est rendu au Landing, s'embarquant le 11 pour la Traverse de Clarke, sur les barges de Boyd.

Le 9me voltigeurs est arrivé le 24 avril, et le 28 il est parti pour Calgary.

Le bataillon d'Halifax est arrivé le 30 avril, et le 6 mai le lieutenant-colonel Bremner, avec trois compagnies, est parti pour Medecine-Hat, où ils sont restés jusqu'au 1er juillet, alors que le bataillon a été porté sur la Mâchoire-de l'Orignal.

Deux compagnies, sous le commandement du major Walsh, sont parties le 11 mai pour le Landing, prenant la place du 7me sur l'embarcation, et restant jusqu'au 27 juin, remplissant des devoirs constants et lourds de corvée; elles ont alors rejoint le bataillon à la Mâchoire-de-l'Orignal.

Trois compagnies, sous le commandement du lieutenant-colonel Macdonald, sont restées à Swift-Current jusqu'au 23 mai, puis elles ont accompagné le poste principal du district, lorsque la base des opérations a été transférée à la Mâchoire-de l'Orignal, et elles ont été constamment employées à de lourds travaux en sus des gardes qu'elles montaient.

L'infanterie légère de Winnipeg, sous les ordres du lieutenant colonel Osborne Smith, a traversé l'endroit le 16 avril, mais elle n'est pas descendue du train.

Le 91me bataillon, sous les ordres du lieutenant-colonel Scott, fut signalé comme arrivé à Qu'Appelle le 18, et je donnai instruction à l'officier commandant de vous demander des ordres pour ses mouvements futurs, et d'après vos ordres il s'est porté sur le Fort Qu'Appelle.

Tant que les travaux de corvée n'ont pas pris de caractère ardu, et même pendant qu'on les exécutait, chaque fois que l'occasion s'en est présentée, les officiers commandants, conformément aux instructions, faisaient exercer leurs hommes en formation d'attaque, en travaux de garde avancée, et mettre en ordre déployé sur un terrain accidenté, et les faisaient passer à travers les broussailles quand l'accès en était facile. J'accordai aussi toute mon attention à la pratique du tir, non seulement pour améliorer le tir de ceux qui étaient déjà de bons tireurs, mais afin de donner la plus grande attention aux plus mauvais tireurs, les rapprochant de la cible et leur donnant des instructions pour viser et pour la position jusqu'à ce qu'ils pussent se servir convenablement de la carabine.

En premier lieu les approvisionnements étaient directement chargés du wagon du chemin de fer sur les attelages de transport, mais comme ils arrivaient avec plus de rapidité, il devint nécessaire de décharger les wagons de la ligne ferrée et d'empiler les effets ; heureusement que nous étions dans la saison sèche et qu'on risquait peu de leur faire subir des dommages par suite de la température, bien qu'on n'eut pas encore reçu de toile goudronnée. Mais le maniement des effets obligeait à prendre de fortes équipes de corvée à même les troupes stationnées au poste principal, et la tâche a pesé plus lourdement sur le petit détachement de Saskatchewan-Landing, où les avaries constantes du bateau rendaient nécessaire de faire traverser ce vaisseau

à la main, avec les approvisionnements ainsi que les chevaux et les voitures dirigés sur le nord, et le niveau changeant de la rivière a plus d'une fois nécessité le déplacement de centaines de tonnes de marchandises empilées toutes prêtes pour être chargées sur les steamers et sur les barges. Le premier détachement à qui ce travail a été imposé l'a trouvé très rude et il s'est produit quelque mécontentement, et le major Henry Smith, qui commandait ce détachement, a fait preuve de beaucoup de tact dans l'attention qu'il a portée à la chose ; il me télégraphia immédiatement me demandant de venir et de lui envoyer des menotes, lesquelles, ainsi que des fers pour les jambes, m'ont été prêtés par la police à cheval. Un homme à qui on avait quelque peu imprudemment permis d'entrer au bataillon près du Lac Supérieur, pour remplir une place vacante, était l'instigateur des troubles ; il venait d'Europe, et il était évident, vu la connaissance qu'il avait des détails du service, qu'il avait déjà fait partie de l'armée, bien qu'il niât avoir été soldat ; et comme il continuait à faire de l'insubordination le major Smith le fit très à propos passer devant la cour martiale, qui le condamna à 42 jours d'emprisonnement aux travaux forcés, à Régina, et à être chassé du service avec ignominie ; j'approuvai de tout cœur la dernière partie de la sentence, attendu qu'un pareil individu n'était pas digne de la société des gens honorables dont se composaient nos régiments. J'ai fait passer le détachement à la parade et je lui ai expliqué que les fonctions qu'il remplirait étaient aussi honorables et aussi importantes que le devoir qu'il accomplissait s'il était réellement engagé dans la bataille, que nous ne pouvions pas choisir notre besogne de préférence, mais que nous devions comme soldats accepter notre lot et obéir aux ordres ; le détachement a fait plus que répondre à mon appel et il a manifesté l'excellent esprit qui l'animait en chargeant 350 tonnes d'approvisionnements sur les steamers de Galt ce jour-là et le lendemain, les 6 et 7 mai, et il coupa aussi du bois pour servir de combustible aux bateaux. J'ai cru que ce travail était d'un caractère tellement exceptionnel que j'ai recommandé une légère allocation de paie pour ouvrage pour cet endroit, mais vous avez décidé qu'il ne fallait faire aucune distinction entre les différents corps des troupes.

Une très lourde tâche devint subséquemment le partage du régiment d'Halifax, stationné en ce lieu. Le bateau-passeur était complètement désemparé, et ce petit détachement a travaillé pendant plusieurs semaines depuis le soleil lever jusqu'à l'obscurité, les sous-officiers tout comme les hommes, à traverser les charges prises aux attelages sur le côté nord de la rivière, ainsi qu'à faire le transport des entrepreneurs depuis la rive sud, à traverser 400 tonnes d'approvisionnements, qu'il a fallu transporter sur un parcours considérable sur le lit à sec de la rivière des deux côtés du cours actuel. Si le contrat recommandé par moi avait été accepté, cette besogne aurait échu à l'entrepreneur, mais je n'ai pu obtenir du préposé au transport les conditions du contrat qui avait été adjugé.

Les hommes ont été fort désappointés de voir que l'exécution continue de ce devoir leur eut échu en partage au lieu d'être mis face à face avec l'ennemi, mais en bons soldats ils ont fait leur besogne avec zèle.

A Swift-Current et à la Mâchoire-de-l'Orignal, le détachement, régiment d'Halifax, composé d'environ 100 hommes, était aussi continuellement en corvée, et le zèle allègre qu'il mettait à son travail quotidien, un jour suivant l'autre, et faisant une lourde besogne manuelle, fait le plus grand honneur aux soldats eux-mêmes et aux officiers qui leur avaient inspiré un si excellent esprit. Pendant ce temps le lieutenant-colonel Macdonald, ne voulant pas que ses hommes perdissent leur adresse comme soldats, faisait faire la parade et l'exercice général depuis 5.30 jusqu'à 7.30 a.m., tous les jours, et les travaux de corvée commençaient à 8.30 du matin.

L'esprit manifesté dans tous les rangs du 7me fusiliers était très admirable. Les officiers, portant la parole au nom de leurs hommes, dirent qu'ils étaient venus faire tout ce qu'on leur commanderait de faire, et bien qu'ils eussent mieux aimé se battre, je n'ai jamais entendu un murmure venant d'un seul soldat du régiment, bien que le colonel, peu de temps avant la levée du poste à la Traverse de Clarke, m'ait écrit pour me demander s'il ne pouvait pas être un peu relevé de la tâche, vu que ses hommes avaient été si continuellement occupés qu'ils n'avaient pas eu d'exercice

militaire depuis trois semaines, et qu'ils désiraient pratiquer pour paraître convenablement à leur retour dans leurs foyers. Je vous envoie des états sous forme de tableaux, marqués E et F, des approvisionnements expédiés par le service de transport, de Swift-Current et de la Mâchoire-de-l'Orignal, respectivement, jusqu'à ce que ces lignes aient été closes, mais je regrette qu'ils manquent d'uniformité.

L'état fourni pour la route de Swift-Current étant conforme à un rapport que j'ai d'abord dressé et que j'étais requis de fournir quotidiennement, et c'est le seul que j'aie reçu, bien que j'ai donné des formules en blanc comme celle d'après laquelle l'état des opérations de la Mâchoire-de-l'Orignal est fait, demandant qu'on les remplît; mais elles ne m'ont pas été retournées. Le système de transport n'était pas satisfaisant; les chefs de conducteurs d'attelages de chaque subdivision recevaient la même paie que les autres conducteurs, et ils ne s'occupaient aucunement d'exercer une autorité quelconque ni d'exécuter les ordres qui ne plaisaient point à leurs compagnons; et bien que chacun d'eux fût nominalement responsable de la livraison assurée de toute la charge portée par les dix voitures de sa subdivision, il n'y avait en réalité aucun moyen de faire valoir cette responsabilité. Et comme les conducteurs étaient en grande partie engagés par les propriétaires des voitures à des salaires fixes, le renvoi de l'attelage ne constituait pas un châtiment pour eux, et il n'y avait véritablement aucun moyen de mettre la discipline en vigueur; mais pris comme ensemble, c'était un groupe d'hommes se conduisant bien et bien disposés, désireux de donner satisfaction et presque étrangers à tout délit criminel; quand ils manquaient de quelque chose, ils se conformaient aux circonstances sans se plaindre.

Comme je l'ai déjà rapporté j'ai constaté qu'une voiture de chaque subdivision était chargée du transport de l'équipement des conducteurs d'attelages et du fourrage, et cette charge ne durait guère plus de deux jours. J'ai essayé de faire partir chaque attelage du dépôt avec une charge de fourrage pour trois jours, mais les conducteurs ont soulevé beaucoup de difficultés et m'ont assuré que cela entraînerait l'obligation de décharger chaque voiture tous les jours, vu que le fourrage en tas doit être lié à la charge et ne tiendrait pas sur le dessus;. et comme il semblait qu'aucun préposé au transport se fût occupé de ces détails, et comme j'étais trop occupé pour me charger de l'économie intérieure d'aucun département, il m'a fallu me prêter malgré moi à la continuation de cet arrangement. On aurait pu avoir facilement de Winnipeg ou des provinces de l'est des ridelles ou des rets à fourrages mobiles pour les attacher aux voitures, qui auraient alors porté du fourrage pour trois jours sans nuire à la charge, et l'on aurait pu, de cette façon, faire avec le même convoi de transport un dixième de plus de l'ouvrage.

Ainsi que la chose a déjà été mentionnée, j'ai obtenu du ministère de l'intérieur la permission de faire usage de quelques charrettes et ponies d'arpenteur, et le corps des arpenteurs, composé d'hommes connaissant parfaitement le pays, a demandé ce genre de transport de préférence aux voitures à deux chevaux. Je recommandai que le service de transport se servît des charrettes dites des prairies et des ponies du pays en plus grande quantité sur les lignes de communication, car, bien que ces équipages ne fussent probablement pas capables d'avancer avec la colonne en campagne, ils auraient été beaucoup plus économiques, vu qu'il ne leur aurait pas fallu de foin, les ponies se nourrissant de l'herbe des prairies et qu'ils absorbent comparativement une petite quantité d'avoine, chose d'extrême importance si on se rappelle que chaque homme de l'effectif n'avait besoin que de 2½ livres d'approvisionnements. Mais comme il a déjà été dit, il fallait à chaque paire de chevaux au moins 80 livres de fourrage par jour, et comme le fourrage s'abime facilement, se gaspille et qu'il est difficile d'en contrôler la distribution, il est probable que la consommation quotidienne était de 100 livres pour chaque paire de chevaux; de sorte que notre service de transport était surtout employé à charroyer son propre fourrage.

Dans le petit contrat adjugé par moi à M. Tims, à Swift-Current, pour faire le transport à prix fixe par chaque 100 livres, je lui permettais d'employer des métis français, et même des Sauvages, avec leurs attelages de ponies, et la besogne se faisait avec économie et célérité, et les conducteurs de ces attelages avaient plus d'avantage à transporter des effets pour nous qu'à aller—comme la chose était possible—grossir le nombre de ceux qui était soulevés contre nous.

Il eut été plus satisfaisant que les préposés au transport et à l'approvisionnement —et, à la vérité tous les officiers placés dans des positions responsables—eussent pu être tirés des rangs de la milice et obligés d'avoir l'uniforme et d'en être revêtus, cela leur aurait donné plus d'autorité et sur le service de transport et sur les troupes, qui auraient alors compris leur position. L'éducation militaire et l'habitude de la discipline aurait facilité le fonctionnement d'une augmentation satisfaisante et auraient, de la sorte, rendu plus efficaces ces branches importantes, et si les gradués du collège militaire avaient été employés dans ce département, ils auraient rendu de bons services et ils auraient remboursé au pays les frais de leur éducation en faisant de grandes économies.

L'absence de l'uniforme était sentie parmi les chirurgiens et le personnel des ambulances, dans lequel il était difficile d'établir quelque chose qui ressemblât à l'ordre militaire ou à la régularité alors que les insignes du rang et de l'autorité faisaient défaut.

J'ai parlé de ces choses parce que je ne puis m'empêcher de constater qu'il y avait beaucoup de lacunes et beaucoup de choses qui laissaient à désirer, et que ces défectuosités expliquent dans une certaine mesure l'énormité des frais que ces services ont coûté ; mais la faiblesse de notre organisation aurait été beaucoup plus préjudiciable dans ses effets sans la bonne volonté, et je dirais presque l'esprit de sacrifice dont ont fait preuve les officiers et les employés, qui se sont montrés animés de l'esprit qui régnait parmi les troupes et ne se sont jamais épargnés quand les durs travaux étaient dans l'intérêt du service. C'est un grand plaisir et une source d'orgueil pour moi d'avoir été associé à un corps d'hommes qui se sont dévoués avec autant de zèle et d'énergie à l'accomplissement de leur devoir.

Depuis mon retour chez moi j'ai été constamment soumis à un traitement pour une enflure aux yeux, et il m'a été positivement interdit de lire et d'écrire, et bien que je ne me sois pas strictement conformé à l'interdiction, je n'ai pu travailler avec continuité, et cela est la cause du retard apporté à l'envoi du rapport, dont j'ai été obligé de dicter une partie.

En regrettant beaucoup ce retard inévitable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. WIMBURN LAURIE,

Major-général commandant la base et les lignes de cnmmunications.

Au major général commandant
l'effectif en campagne au Nord-Ouest.

A

Mémoire. MACHOIRE-DE-L'ORIGNAL, 20 juin 1885.

Sir A. T. Galt m'a demandé de vous fournir un rapport sur services rendus par les steamers et les barges de la "Galt Coal and Navigation Company." Le "Minnow" est arrivé dans l'après-midi du 27 avril, sous le commandement du capitaine Maloney, ayant laissé ses barges dans la rivière ; rapport qu'il ne pouvait point porter de fret ni remorquer de barges en remontant le courant, et bien qu'il pût les remorquer en descendant le courant, elles pouvaient se rendre plus rapidement sans lui. J'ai fait rapport de son arrivée, mais ne recevant aucun ordre spécial à son sujet, le 30 je le fis descendre la rivière avec instruction d'aborder le "Northcote" qu'on supposait échoué, et de prendre la mitrailleuse Gatling, ainsi que les chirurgiens et les munitions pour les canons de 9 ; mais il n'est arrivé à la Traverse de Clarke que dans la nuit du 10, alors que le capitaine Maloney a fait rapport de son arrivée et a demandé des instructions, et il reçut de moi ordre de rejoindre le général Middleton. Mais il ne bougea point, restant inactif à la Traverse jusqu'au 15, jour auquel le capitaine Davis lui donna ordre de monter à Saskatoon et de transférer l'équipage à l'"Alberta"

Virtuellement ce steamer n'a rendu aucun service quelconque, mais il a causé beaucoup de misère, vu que je comptais complètement sur lui pour enlever le personne des chirurgiens, la mitrailleuse Gatling et les munitions du "Northcote", service qu'il était bien propre à rendre puisqu'il ne tire que 11 pouces d'eau et que le "Northcote" en tire 33. Mais il a retardé jusqu'à ce que le "Northcote" fût arrivée à la Traverse, et c'est mon sentiment que le capitaine était tout à fait incapable de remplir sa position ; et c'est à l'incapacité de celui-ci que j'attribue surtout l'inutilité du bateau.

Le "Minnow" s'est ainsi trouvé véritablement sous les ordres des autorités militaires depuis le 27 avril jusqu'au 15 mai, mais il n'a pas fait autre chose que remorquer une barge portant dix tonnes d'avoine et transporter des paquets adressés à des particuliers et quelques sacs de la malle depuis le Landing jusqu'à la Traverse de Clarke.

Le "Baroness" est arrivé tard, le 5 mai, de Medicine-Hat, et l'équipe de corvée commença immédiatement à le charger, promesse ayant été faite aux hommes qu'on les conduirait à l'ennemi aussitôt que les steamers seraient chargés. Le 6 mai le steamer "Alberta," avec une barge, est arrivé à midi et a commencé immédiatement son chargement.

7 mai, deux compagnies du bataillon de Midland ont pris passage sur les steamers pour se rendre à la Traverse de Clarke pour aider à la coupe du bois ainsi qu'au chargement.

8 mai, le "Baroness" et sa barge sont partis à 6 heures du matin, avec une cargaison de 204 tonnes d'approvisionnements. L' "Alberta" et sa barge à 10 heures et demie du matin, avec 150 tonnes d'approvisionnements, ce dernier ayant été retardé pour aider à un détachement d'artillerie commandé par le capitaine Curran, à ouvrir quelques caisses d'effets destinés à l'artillerie en route pour Battleford et les expédier pour se conformer à une réquisition pressante du général Middleton, reçue tard dans la soirée du 7 à Swift-Current.

Le "Baroness" est arrivé le 14 mai à la Traverse de Clarke. Le capitaine Davis a fait rapport qu'il avait laissé la barge à soixante milles en aval de Swift-Currant, vu que le steamer ne voulait pas fonctionner, mais cette barge a été couverte surement.

L'"Alberta," avec barge, est arrivé le 17 à la Traverse de Clarke, mais il a perdu sa barge en aval de cet endroit, et elle a opéré son déchargement avec l'aide de l'une des barges du lieutenant Weller.

Deux barges abandonnées par le "Minnow" et amenées ensuite par des hommes d'équipage au Landing, où les équipages se sont mis en grève et ont refusé de travailler plus longtemps, ont reçu un chargement de 45 tonnes d'effets et sont parties le 1er mai, avec un équipage composé de dix hommes de radeau expérimentés, sous le commandement du lieutenant Weller, du bataillon Midland. L'une de ces barges fut emportée par un remous sur un roc situé à l'embouchure de la rivière à Swift-Current, où elle fût déchargée en partie en attendant les réparations ; l'autre fut livrée par le lieutenant Weller à la Traverse de Clarke.

Une barge est arrivée à Saskatchewan-Landing le 5 juin, et je recommandai qu'elle fût employée pour descendre les effets, prenant un nombre suffisant d'hommes pour réparer la barge avariée à l'embouchure de Swift-Current, prendre la barge laissée par le "Baroness," et charger ces deux dernières avec les effets débarqués le long de la rivière par les barges de Boyd et Crowe. Jusqu'à ce jour la recommandation n'a pas été acceptée, et je crains beaucoup que nombre de ces effets n'aient été détériorés pour avoir été exposés à la température où au gonflement de l'eau de la rivière.

Je considère que les steamers "Baroness" et "Alberta" étaient en état de rendre des services importants pour le transport et la remorque des barges ; et bien qu'ils ne fussent pas aussi bien gréés pour le transport des passagers que le "Northcote," ils pouvaient rendre un égal service. Mais il fallait que les officiers en fonction connussent les lieux et fussent familiers avec la rivière ; les barges ont été aussi très utiles et elles ont considérablement augmenté la capacité de chargement des steamers, sans compter qu'elles permettaient d'alléger au moyen du transbordement de la cargaison lorsqu'on échouait.

Je crois que si le " Minnow " eut été convenablement commandé il aurait été également très serviable comme bateau de remorque, pour porter les dépêches, transporter les malades, etc. ; mais ayant un capitaine tout à fait incapable, il n'a pas rendu le moindre service.

B

(*Extrait des ordres de la brigade*)

QUARTIER GÉNÉRAL, MACHOIRE-DE-L'ORIGNAL, 9 mai 1885.

Ordre du matin de la brigade : Par le major général Laurie, commandant les lignes de communication.

4. Relativement au N° 3, ordres de la brigade en date d'hier, le 7e fusiliers, en arrivant à Saskatchewan-Landing, le quartier général, et ces compagnies s'embarqueront dans les barges de M. Boyd pour être transportées à la Traverse de Clarke. Deux compagnies, et le major Smith, resteront en service au Landing jusqu'à nouvel ordre. Le détachement, bataillon de Midland, sous les ordres du lieutenant-colonel Deacon, s'embarquera également à bord des barges pour se rendre à la Traverse de Clarke, le plus ancien officier prenant soin de tout l'effectif embarqué, et ses hommes seront distribués d'après arrangement pris avec le capitaine Boyd, mais il se rendront avec la plus grande célérité au lieu de leur destination, et en arrivant il fera rapport au major général commandant.

Par ordre,

(*Signé*) WM. HUDSON, capitaine,

Adjudant d'état-major.

(*Extrait du livre des ordres de la brigade, par le lieutenant-colonel commandant la brigade de la Saskatchewan, en route sur la Saskatchewan,* 16 *mai* 1885.)

1. Les officiers commandant les barges sont requis d'envoyer, pour l'information de l'officier commandant, immédiatement en arrivant à la Traverse de Clarke, un rapport détaillé rendant compte de leur progrès quotidien autant qu'on pourra le constater, et surtout relativement à la quantité des effets du gouvernement déchargés ou abandonnés par eux, et donnant les raisons qui ont motivé tel déchargement ou abandon. Ils tâcheront aussi de faire aussi exactement que possible un rapport des circonstances qui se sont présentées, avec le nombre de fois que leurs hommes ont été obligés de se mettre à l'eau pour faciliter l'avancement et assurer la sécurité des barges.

2. L'officier chargé de la barge dans laquelle les rations du 7e fusiliers ont été embarquées, enverra un état séparé, par écrit, exposant les raisons qui l'ont fait laisser ce bataillon, la plus grande partie du temps, au régime des petites rations. Comme ces états seront envoyés au général commandant les troupes en campagne au Nord-Ouest, on veut qu'ils soient préparés avec la plus stricte exactitude et la plus grande célérité.

3. Le réveil sonnera à 4 heures, demain, dimanche ; le déjeuner aura lieu à 4.30 a.m., et la marche à 5 a.m.

Par ordre,

(Signé) EDWARD HARRISON, capitaine,

Officier d'ordonnance de la brigade.

CAMP, TRAVERSE DE CLARKE, 19 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, au sujet du voyage de la barge double, le " Major Smith " et le " Capt. Evans," comme suit : Nous sommes partis de

Saskatchewan-Landing lundi matin le 11 du courant vers huit heures, et nous sommes arrivés ici le dimanche suivant, vers 6 heures p. m. Le deuxième jour après notre départ nous avons été jetés à la côte, et après avoir travaillé en vain pendant quatre heures, j'ordonnai que l'avoine fut portée sur le rivage. En conséquence environ 250 sacs ont été laissés sur la rive nord, à 60 ou 70 milles, je pense, du lieu de l'embarquement. A environ 50 milles d'ici, autant que je puis juger de la distance, étant encore échoués très misérablement et trop éloignés de la rive pour débarquer l'avoine, j'ai ordonné de jeter les sacs par-dessus bord, et environ 51 ont été lancés à l'eau. Nous échouâmes en moyenne deux et trois fois par jour. Les rames des barges étaient très faibles et au bout de deux jours après le départ il a fallu les réparer constamment, et comme nous n'avions pas les outils qu'il fallait, nous avons eu beaucoup de misère à le faire. Nous avons eu de forts vents contraires durant environ trois jours, et la lutte constante que nous faisions contre le vent et les vagues était d'autant plus rude que nous avions de mauvaises rames. Je considère qu'il aurait été presque impossible de faire faire le trajet aux barges avec la lourde cargaison qu'elles portaient, et si l'avoine n'avait pas été enlevée après qu'eurent été tentés tous les efforts possibles pour faire mouvoir les barges sans cela.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) S. FRANK PETERS,

Capitaine Cie n° 5, 7me fusiliers.

A l'officier commandant,
Camp de la Traverse de Clarke.

Rapport de la descente de la rivière Saskatchewan depuis Saskatchewan-Landing jusqu'à la Traverse de Clarke, par le capitaine T. Tracy, commandant une partie de la compagnie "C," à bord du "Sir John McD."

MONSIEUR,—Je suis parti du Landing lundi le 11 mai, quatre bateaux se trouvant ensemble portant les compagnies "A" et "C." Dans l'après-midi tous ont échoué sur une batture de sable, et il a fallu réparer les bateaux avant de pouvoir se dépêtrer, les hommes et les officiers étant obligés de sauter à l'eau et de travailler très fort pour faire la chose. A partir de là le voyage a été une succession de bonnes courses et de mauvais arrêts sur des battures de sable, et comme nos bateaux étaient lourdement chargés il nous fallait parfois des heures pour nous remettre dans l'eau profonde. Nous avons réussi à garder notre cargaison entière jusque vers l'extrémité sud de la réserve des Indiens de "Bonnet-Blanc," où nous nous sommes échoués très misérablement, et si le bateau du capitaine Dillon ne se fût pas trouvé à être amarré au même endroit, de façon à nous permettre d'unir nos forces pour séparer les bateaux, nous aurions été dans l'impossibilité de partir. Nous avons travaillé pendant plus de six heures et demi dans l'eau pour essayer de faire mouvoir le bateau, et à la fin nous avons été contraints de laisser une partie de la cargaison empilée sur la rive, et nous en avons mis davantage dans le bateau du capitaine Dillon après l'avoir délivré. J'ai été peiné de me voir obligé d'agir ainsi, mais comme nous commencions à être à court de vivres la chose devenait inévitable. Tous les hommes ont travaillé très fort tout le temps, et ils sont dignes de grands éloges, car le travail de la journée a duré depuis 4 heures du matin jusqu'à 8 heures du soir. Mais vu la nature changeante du chenal et le grand nombre de battures de sable nous n'avons pu arriver à la Traverse de Clarke que mercredi, le 25 du courant, ayant été en tout dix jours en route.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé) THOS. H. TRACY,

Capitaine, compagnie C, 7me fusiliers.

Au lieutenant-colonel Deacon,
Commandant à la Traverse de Clarke.

TRAVERSE DE CLARKE, T. N.-O., 20 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que le 10 du courant, je suis parti de Saskatchewan-Landing en charge de la barge "Capitaine Leonard", ayant à bord trente (30) officiers, sous-officiers et hommes, comme suit: 50 officiers, 4 sous-officiers, 21 hommes, étant partie des compagnies 2 et 4, 7me fusiliers; ainsi que les choses qui leur étaient nécessaires et une forte charge d'avoine. A neuf heures du matin, nous nous trouvions en panne, nos hommes étant obligés de se mettre à l'eau; et après deux heures d'un rude travail, nous avons réussi à mettre l'embarcation à flot. A trois heures de l'après-midi, nous nous sommes encore échoués et nous avons travaillé jusqu'à 6 heures et demie de l'après-midi, un petit bateau envoyé par le major Smith, 7me fusilliers, est arrivé demander de quoi il s'agissait. Je l'informai par lettre de la chose, lui disant que s'il ne m'envoyait point de secours pour me dépétrer, il me faudrait opérer le déchargement le lendemain matin. J'ai reçu une dépêche me disant de sauver la cargaison si possible, mais de la décharger si c'était impossible. Après avoir travaillé jusqu'à dix heures du matin, je me décidai au déchargement, et afin de sauver l'avoine autant que possible, je fis un entassement de balles de foin et j'empilai dessus les sacs d'avoine, les laissant dans une position élevée et sèche, à environ 50 milles du Landing, du côté droit. Nous avons continué à nous échouer de cinq à six fois par jour, nos hommes étant obligés la plupart du temps, de se dépouiller de leurs vêtements et de rester ainsi depuis une demi-heure jusqu'à deux heures chaque fois, jusqu'au samedi. Ce jour-là, vers deux heures du matin, je remarquai que le "Capt. J. A. McDonald" était empanné et que tous ses hommes étaient à l'eau, bien que très en avant. Je jugeai prudent d'arrêter et d'attendre, vu que c'était le dernier bateau. Il fut dépétré vers deux heures de l'après-midi et nous avons navigué de compagnie jusque vers cinq heures du soir, heures à laquelle nous nous sommes échoués tous les deux. Les hommes des deux bateaux descendirent et se mirent à travailler au mien, mais ils n'ont pu le mettre à flot qu'après déchargement; nous l'avons opéré et vidé l'embarcation. En le vidant, nous avons trouvé une quantité d'avoine et d'eau (8 pouces) dans la cale. Il nous a fallu travailler jusqu'à 9 heures du matin, dimanche, pour charger le bateau et le remettre à flot. Durant tout le temps que nous avons été séparés de la flottille, le réveil était sonné à trois heures et demie du matin, et nous travaillions jusqu'à l'obscurité, faisant tous les efforts pour surmonter la difficulté.

Avant de terminer ce rapport je désire appeler votre attention sur le fait de délabrement dans lequel mon bateau a été laissé. Nos rations étaient tellement restreintes qu'il m'a fallu limiter mes hommes à trois et ensuite à deux rations par jour, alors que j'apprends que certains bateaux de la flottille avaient des rations en abondance et à perdre. Et je vous assure que sans le secours opportun qui nous a été prêté par votre bateau nos hommes auraient pu souffrir de la faim.

Je désire aussi déclarer que nous avons été privés de tout secours médical; un certain nombre d'hommes sont sortis de l'eau pris de crampes, etc., et nous étions totalement impuissants à les soulager. Notre bateau a subi plusieurs accidents, et nous n'avons pas trouvé d'outils à bord pour le réparer, ce qui a encore amené des retards.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.

Votre obéissant serviteur,

(Signé), R. DILDON,

Capitaine.

Au lieutenant-colonel DEACON,
Commandant de la "Flottille"

TRAVERSE DE CLARKE, 20 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai été chargé du commandement de la barge "Général Middleton"; je suis parti du Landing, lundi à 9 heures

du matin, 11 mai ; je suis arrivé ici à 10 heures du matin, mercredi, 26 mai. troisième jour après le départ, à cause du grand vent et de la rapidité du courant nous nous sommes engagés dans un long creek de 4 milles de long, et après avoir essayé tous les moyens à notre disposition, creusant dans l'eau avec des pelles, et les hommes se tenant dans l'eau depuis trois heures jusqu'à 9 heures du soir, depuis le lever du jour jusqu'à 9 heures du matin, nous nous sommes vus dans la nécessité de jeter à l'eau 60 sacs d'avoine.

Le sixième jour nous avons enlevé de la barge du colonel Deacon vingt-cinq sacs.

Nos hommes se mettaient à l'eau plusieurs fois par jour et ils se sont conduits admirablement et de façon à mériter les plus grands éloges; nous sommes arrivés sans que la cargaison ait subi d'autre perte.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) EDWARD McKENZIE,

Capitaine, 7me fusiliers.

Au lieutenant-colonel DEACON,
Commandant de la "Flottille."

Au lieutenant-colonel DEACON :

MONSIEUR,—Après avoir quitté le bateau-passeur de la Saskatchewan dans la matinée de lundi, 11 mai, la barge "Capt. Kelly," du commandement de laquelle j'étais chargé, a navigué pendant quelques heures attachée à votre propre barge mais les deux ayant échoué, nous nous sommes alors séparés de vous, et nous avons continué notre chemin seuls. Durant le jour mes hommes ont été obligés de se mettre à l'eau quatre fois pour dégager la barge des battures de sable sur lesquelles elle s'était échouée, et souvent ils se tenaient dans l'eau pendant quinze minutes et plus. Vers le soir nous nous sommes encore accrochés le long de votre barge et nous sommes restés ensemble durant la nuit, après nous être amarrés pour la nuit à la rive gauche de la rivière.

Mardi, 12 mai.—Le réveil s'est fait à 4 heures du matin, et avant six heures nous étions partis du lieu où nous nous étions arrêtés. Le capitaine Harrison est resté sur sa barge toute la journée et il a été infatigable dans ses efforts pour la faire avancer. Mais notre chance était bien mauvaise aujourd'hui, et nous avons été obligés de nous mettre à l'eau huit fois pendant la journée. Le capitaine Harrison et moi nous y sommes aussi mis quand c'était nécessaire. A la fin nous nous sommes dirigés sur le côté droit de la rivière pour y passer la nuit, attendu qu'il était impossible de pousser notre barge du côté choisi par vous comme lieu de halte. M'étant procuré, pour le moment, un petit bateau, je ramai jusqu'à votre poste pour prendre vos ordres pour la nuit, et je suis revenu les transmettre au plus ancien officier du 7me bataillon, le capitaine Peters, qui se trouvait sur le même côté de la rivière que moi. Nous établîmes une garde de trois hommes et un caporal, le 7me faisant de même. Je commencai par étudier le terrain sur une certaine distance autour du camp et je mis mes sentinelles dans les positions les plus avantageuses que j'aie pu trouver.

Mercredi, 13 mai.—Le capitaine Harrison m'a quitté ce matin, prenant avec lui deux hommes ; mon équipage se compose donc de moi et de vingt-quatre sous-officiers et soldats. Je suis le seul officier laissé sur la barge, mais j'ai reçu une aide inappréciable du sergent Myles, qui a été extrêmement assidu dans l'accomplissement de ses devoirs sur la barge. Conformément aux ordres j'attendis jusqu'à ce qu'on eut sonné *En avant* avant de partir de mon lieu de campement, et durant l'avant-midi nous sommes tombés dans une baie, et nous avons dû ramener la barge en arrière contre un fort courant avant de pouvoir nous retourner dans l'eau claire. On remarquera que depuis que j'ai quitté le bateau-passeur je n'ai pas eu d'embarquation légère, bien

que toutes les autres barges en soient munies, je crois ; ce qui fait que nous ne découvrons les bancs de sable et les battures que lorsque nous sommes échoués dessus ; mes hommes sont donc dans une position beaucoup plus désavantageuse que celle des équipages des autres barges. Comme l'obscurité approchait il devenait bien difficile de trouver notre voie. Cependant comme j'avais reçu ordre de rejoindre la barge chef de file avant d'arrêter, j'ai essayé de le faire, et en conséquence il m'a fallu me mettre à l'eau avec mes hommes, à la noirceur, pour dégager ma barge d'une mauvaise batture. Nous avons réussi, mais quelques minutes après nous étions encore en panne, et malgré tous les efforts tentés jusqu'après dix heures du soir, nous avons été contraints de passer toute la nuit au milieu de la rivière. J'établis une garde et j'ordonnai aux autres hommes de s'arranger pour la nuit, ce qu'ils ont fait, allant se coucher sans souper, vu que je n'avais, dans le temps, à bord, ni thé, ni sucre, etc. Je dois signaler particulièrement la façon dont le soldat M. Seevy a fait sa besogne, non seulement aujourd'hui, mais durant tout le voyage jusque-là. C'est lui qui était principalement chargé de naviguer la barge, et il a fait la chose si bien qu'il a mérité une mention spéciale, et j'aimerais à le recommander comme digne de recevoir une paie spéciale pour travail exécuté pendant ce temps.

Jeudi, 14 mai.—Dès le lever du jour je me mis à l'eau avec quelques-uns de mes hommes et nous sommes parvenus à nous dégager du barrage, et nous avons descendu une couple de milles jusqu'à l'endroit où votre barge était amarrée. Ici mes hommes purent avoir quelque chose à manger pour le déjeuner ; je m'approvisionnai de thé, etc., et je pris à même ma cargaison, pour vous les donner, dix caisses de biscuits et 15 caisses de viandes en conserve, et je donnai à M. Yeomans 4 caisses de biscuits et 11 caisses de viande. J'obtins aussi un morceau de viande fumée pour ma barge. Après notre départ nous avons avancé très aisément pendant quelque temps, et bien que mes hommes se soient mis à l'eau trois fois durant la journée ils n'ont pas souffert autant que dans les occasions précédentes, la température n'étant pas aussi inclémente. J'ai passé le Coude vers trois heures et m'arrêtai un peu après 6 heures pour permettre aux barges de nous rejoindre ; mais elles ne nous rejoignirent point, de sorte que nous sommes restés seuls. Je plaçai mes sentinelles comme d'habitude, après avoir soigneusement étudié le terrain dans le voisinage, et mes hommes se retirèrent de bonne heure pour se reposer.

Vendredi, 15 mai.—J'attendis l'arrivée des autres barges avant de continuer et de quitter mon lieu de campement, et comme le colonel Williams, du 7me, manquait de vivres, je lui donnai à même ma cargaison, une caisse de biscuits et deux caisses de viande Nous n'avançâmes que peu dans la journée, vu les forts vents contraires qui sévissaient, et finalement nous nous arrêtâmes pour la nuit sur le côté gauche de la rivière. Trois fois pendant la journée mes hommes se sont mis à l'eau, et à cause des vents froids ces bains forcés n'étaient guère agréables. Le capitaine McKenzie, du 7me, passa la nuit près de moi, et il reçût de moi deux caisses de viande pour ses hommes.

Samedi, 16.—Nous sommes partis de grand matin et nous avons bientôt rejoint et dépassé les autres barges, mais elles firent signe d'arrêter ; nous le fîmes, et lorsque votre barge est arrivée je vous ai donné six caisses de viande. Nous avons fait une belle course aujourd'hui, et nous nous sommes arrêtés près des autres barges pour passer la nuit. J'ai donné au major Smith une caisse de biscuits, que j'ai prise ce soir dans ma cargaison.

Dimanche, 17 mai.—Je suis parti avec les autres barges et me suis tenu près d'elles toutes ; une seule fois pendant la journée, avons nous eu à faire mettre les hommes à l'eau, et nous nous sommes mis à côté de vous conformément aux ordres reçus, et nous y sommes restés pour passer la nuit.

Lundi, 18 mai.—Nous sommes partis à trois heures du matin, mais peu après notre départ nous sommes venus à la côte, et ce n'est qu'au bout d'une heure d'un rude travail que mes hommes ont réussi à dégager la barge du barrage Dans le cours de la matinée nous nous sommes échoués deux fois, et, vers midi pour la quatrième fois, nous nous sommes mis à l'eau. Cette fois nous avons dû faire remonter la rivière à la barge, naviguant contre le courant et un fort vent sur un parcours de près de

400 verges, avant de pouvoir la mettre à flot ; mais après trois heures d'arrêt nous avons repris notre route, et vers 7½ heures du soir, nous nous sommes arrêtés sur le côté gauche de la rivière pour passer la nuit. Je m'arrangeai de façon à avoir un bon lieu de campement, et je plaçai mes sentinelles très avantageusement.

Mardi, 19 mai.—Nous sommes partis de bonne heure ce matin, et nous sommes arrivés à Saskatoon à midi et demi ; je me mis pendant quelque temps à côté des autres barges, où je suis resté jusqu'à ce qu'on ait avancé. J'ai continué alors à descendre la rivière jusqu'à 6 heures du soir, alors que je me suis vu dans l'impossibilité d'avancer à cause du vent ; en conséquence je me suis arrêté pour la nuit sur la rive gauche à côté de deux des barges du 7me.

Mercredi, 20 mai.—Ai levé mon camp avant cinq heures du matin, malgré un fort vent contraire qui a continué à souffler tout le reste de notre voyage, et une couple d'heures après le départ nous avons donné contre un roc près de la rive droite de la rivière. Il a fallu que mes hommes se missent à l'eau encore une fois pour dégager la barge, ce que nous sommes parvenus à faire après un rude travail. Continuant à avancer nous sommes arrivés à la Traverse de Clarke à 10 heures du matin. Pendant tout le temps que nous avons été sur l'eau mes hommes ont bien travaillé ; mais je dois spécialement mentionner le sergent Myles et le soldat M. Seevy, de ma compagnie (g). En aucun temps durant le voyage ma barge n'a eu d'embarcation légère, comme les autres barges ; conséquemment nous étions privés de ce moyen de découvrir un chenal convenable, et nous ne découvrions les battures qu'en donnant contre. Près de trente fois nous avons dû nous mettre à l'eau, et il a été souvent nécessaire d'employer tout le monde, y compris moi-même, pour dégager la barge des battures. Chacun de nous était obligé de se mettre à l'eau de temps à autre et y rester plus d'une heure dans quelques cas ; à tout prendre nous avons fait un très rude voyage.

Au cours de mon expédition j'ai donné les approvisionnements suivants aux officiers qui les ont demandés :

Au lieutenant-colonel Deacon, dix caisses de biscuits, vingt et une caisses de viande ; au lieutenant Yeomans, quatre caisses de biscuits, onze caisses de viande ; au lieutenant-colonel Williams, une caisse de biscuits, deux caisses de viande ; au capitaine McKenzie, deux caisses de viande. Je n'ai rien jeté de ma cargaison pardessus bord. En débarquant j'ai donné à M. Hanwell, préposé au transport, ce qui suit :—Un baril, vingt-deux grandes caisses et quatre petites caisses de biscuits, cent quarante-sept caisses de viande.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

(*Signé*) FRED. BREMNER, lieutenant.

Officier commandant la barge " Captain Kelly."

Barge de rivière " Lt. Nelles," 20 mai 1885.

Monsieur,—En ma qualité de plus ancien officier de ce bateau-ci (ayant à bord le major Gaitshore, le chirurgien Fraser, l'aide-chirurgien suppléant Campbell, moi et 28 sous officiers et hommes de la compagnie n° 4, 7e fusiliers), j'ai l'honneur de faire rapport que lorsque nous sommes partis de Saskatchewan-Landing le matin du 11 du courant, la barge " Captain Leonard," (portant le capitaine Dillon, avec le reste de la compagnie n° 4, et le capitaine Butler, avec une partie de la compagnie n° 2) était attachée à notre barge. Nous touchâmes fond sur un barrage de sable en vue du Landing, et nous avons été obligés de nous séparer. La barge " Captain Leonard " se dégagea la première, mais la nôtre n'a pu le faire qu'à midi et demi, après beaucoup d'efforts, portant la cargaison d'un bord à l'autre. Hommes à l'eau faisant usage de leviers, etc. Notre bateau était maintenant le dernier, tous les autres étant depuis longtemps hors de vue ; c'est la barge la plus petite, et c'est, toute proportion gardée, la plus lourdement chargée. Nous nous sommes échoués trois autre fois durant la journée. Vers le crépuscule nous aperçûmes la barge *Captain Leonard*, échouée dans un endroit extrêment mauvais. Nous gagnâmes le rivage

aussitôt que possible à environ trois milles plus en aval pour voir si les gens de cette barge pourraient la sortir de sa position, mais nous n'avons pu réussir à nous mettre en communication avec eux Ne croyant pas prudent de laisser le dernier bateau en arrière, sachant surtout qu'il était à court de vivres, (comme nous l'étions nous-mêmes, n'ayant ni outils, ni bois, de service, ni clous pour faire des réparations) nous les avons atttendus jusqu'au lendemain matin à onze heures et demie, heure à laquelle ils sont arrivés après avoir été obligés de se défaire d'une partie de leur cargaison. Nous nous sommes de nouveau liés ensemble, mais nous avons été obligés de nous séparer la première fois que nous avons touché un barrage de sable, la barge *Captain Leonard* se dégageant la première et la nôtre restant encore la dernière. Nous nous sommes dépêtrés de ce barrage avec beaucoup de difficulté, mais nous avons touché fond encore plusieurs fois dans le cours de la même journée. J'estimais alors que nous étions à une journée de course du corps principal. En approchant de ce qui paraissaisait être un fort mauvais endroit, je tirai vers le rivage et envoyai le canot en avant pour examiner, et j'ai constaté qu'il serait impossible d'y faire passer la barge avec sa cargaison. Après en avoir conféré avec les officiers qui se trouvaient à bord, je me décidai à laisser une partie de la cargaison sur le rivage plutôt que de la jeter par-dessus bord quand nous serions en panne dans le sable. Nous avons en conséquence empilé 138 sacs d'avoine sur la rive gauche, à environ 25 milles du Landing. Après être repartis nous nous sommes trouvés misérablement enfoncés dans le sable et nous n'en sommes sortis qu'avec la plus grande difficulté, même avec la barge allégée, presque tout le monde étant obligé de ce mettre à l'eau. Nous avons fait la même expérience tous les jours depuis, les hommes étant obligés de se mettre à l'eau plusieurs fois par jour, mais nous avancions plus rapidement, et mon anxiété a été diminuée quand nous nous sommes trouvés avec le corps principal; nous n'avions personne à bord qui connût la navigation fluviale. Le major Gaitshore s'est trouvé être le navigateur, et il s'est montré d'une valeur inappréciable, aidé du sergent Jacobs, dont les services méritent une mention spéciale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur votre obéissant serviteur,

(Signé) A. M. SMITH,
Major, 7me fusiliers.

Au lieutenant-colonel Deacon,
Commandant à la Traverse de Clarke.

TRAVERSE DE CLARKE, 19 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans la matinée du deuxième jour après le départ, j'ai pris le commandement de la barge "Boyd et Crowe"; que le troisième jour, à une heure avancée de l'après-midi, après avoir eu tous mes hommes à l'eau pendant cinq ou six heures, j'ai été obligé de jeter 40 ou 50 sacs d'avoine dans la rivière afin de mettre la barge à flot; que par la suite nous avons trouvé que la barge flottait tout à fait bien, bien qu'il ait été souvent nécessaire que les hommes se missent à l'œuvre pour dégager la barge des bancs de sable. Nous sommes arrivés à la Traverse de Clarke vers 4 heures de l'après-midi, dimanche, sans autre perte de cargaison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) GEORGE M. REID,
Lieutenant et adjudant, 7me fusiliers.

Au lieutenant-colonel Deacon,
Traverse de Clarke.

CAMP, TRAVERSE DE CLARKE, 20 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'avais le commandement de la barge "Gen'l Laurie," qui est partie de Saskatchewan-Landing vers 8 heures du matin, le 11 du courant, et est arrivée ici à une heure de l'après-midi, le 18, ayant à bord les sections 1, 3 et 4 de la compagnie n° 2, 7me fusiliers, formant un ensemble, y compris moi-même, de trente-deux âmes. Nous avons éprouvé beaucoup de difficulté à naviguer dans la rivière, et chaque jour nous nous échouions souvent sur les battures, les hommes étant alors obligés de se déshabiller et de sauter dans la rivière afin de pousser la barge dans le bon chenal, ce que, invariablement, les hommes faisaient toujours de bon cœur en y mettant beaucoup d'énergie. Nous avons réussi à amener toute notre cargaison, moins deux sacs d'avoine qui ont crevé en plusieurs endroits à cause de la mauvaise qualité de la toile. Par la même cause il a été gaspillé une petite quantité d'avoine qui est actuellement répandue parmi les sacs. Nos rames se sont brisées plusieurs fois; et, comme nous n'avions point d'outils à bord pour les réparer, nous avons éprouvé de grands inconvénients et beaucoup de retard, finalement nous avons été obligés de gagner le rivage et d'en confectionner de nouvelles du mieux que nous avons pu, liant ensemble les différentes pièces de bois avec des cordes. Sans cette circonstance malencontreuse nous serions arrivés beaucoup plus tôt.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) N. R. GREIG,

Lieutenant de la compagnie n° 2, *7me fusiliers.*

A l'officier commandant,
Camp de la Traverse de Clarke.

TRAVERSE DE CLARKE, 20 mai 1885.

MONSIEUR,—Conformément aux ordres reçus, nous sommes partis de Saskatchewan-Landing à 8 heures du matin, lundi le 11 courant, sur la barge "Hard Tack," l'équipage se composant de 2 officiers et de 29 sous-officiers et hommes, et la cargaison se composant d'avoine et du bagage du régiment. Durant la journée la barge s'échoua quatre fois, et trois fois les hommes ont été obligés de se mettre à l'eau pour la dégager. La halte ayant été sonnée, nous amarrâmes pour la nuit, vers sept heures et demie du soir. Le lendemain le départ eut lieu à six heures, et nous avons été assez heureux jusqu'à trois heures de l'après-midi, alors que la barge est venue à la côte, et après que les hommes eurent passé trois heures à l'eau, essayant tous les moyens possibles de faire mouvoir la barge, je leur donnai ordre d'enlever de la cargaison une quantité suffisante pour mettre l'embarcation à flot. On a enlevé environ 75 sacs, qui tous ont été empilés sur le rivage. Nous rejoignîmes le reste des barges à 7 heures du soir, et immédiatement j'ai été faire acte de présence, et conformément à vos ordres j'ai pris 100 sacs de la barge échouée pour remplacer la partie de la cargaison laissée en arrière. Le matin du 13 courant, nous sommes partis à 10 heures et nous avons marché sans encombre toute la journée, nous amarrant à 5 heures du soir, selon les ordres. Le 16 du courant nous partîmes à 8 heures du matin et à 5 heures du soir nous nous sommes échoués; mais comme le fort vent qui soufflait alors rendait le mouvement impossible, nous sommes restés où nous étions pour la nuit. Vendredi matin nous sommes partis à 4 heures, et à 10 heures de la matinée nous avons fait halte pour attendre les autres barges. Nous sommes repartis à une heure de l'après-midi et nous avons encore marché sans encombre, nous amarrant à cinq heures de l'après-midi. Samedi matin nous sommes partis à 5 heures et à 10 heures nous nous sommes échoués, ce qui nous a retardés près de deux heures, les hommes se tenant à l'eau tout le temps. Après cela nous avons fait une bonne course pendant le reste de la

journée, et nous avons jeté l'amarre à 5 heures et demie du soir. Dimanche nous sommes partis à 5 heures du matin, et nous avons fait halte à midi et quart, ayant reçu des ordres à cet effet. Le voyage ne s'est pas continué ce jour-là. Lundi matin nous sommes partis à 5 heures, mais à 7 heures, puis à 8 heures de la matinée, nous nous sommes échoués, et les hommes se sont tenus à l'eau durant environ trois heures· Nous avions pris une forte avance sur les autres bateaux à midi. De sorte que, pour les laisser nous rejoindre, nous nous sommes arrêtés pendant trois heures, repartant vers trois heures de l'après-midi, et après une course de deux heures, nous nous sommes arrêtés à six milles de Saskatoon pour passer la nuit. Le 19 du courant, nous sommes partis à cinq heures du matin, et en arrivant à Saskatoon nous nous sommes amarrés et nous avons attendu l'arrivée des barges; quand elles furent arrivées, nous reprîmes la course à deux heures de l'après-midi, et au bout de sept heures nous arrivâmes à la Traverse de Clarke, à neuf heures du soir, ayant mis 9 jours à franchir la distance. On ne saurait trop faire l'éloge des hommes, qui pendant tout le voyage, se sont montrés prêts à tout. Certains jours l'eau était très froide, mais aucun ne s'est plaint. Le voyage a été des plus rudes, la barge se prenant souvent dans des bancs de sable et de glaise. Le jour où nous avons été contraints d'enlever une partie de notre cargaison nous étions tombés dans un trou entouré de trois bancs de sable sur les trois côtés d'un carré, et l'on ne pouvait pas trouver un pied d'eau sur ces bancs. D'autres barges enfoncées dans le même lieu ont dû se débarrasser de presque toute leur cargaison. Après avoir un peu allégé la barge nous l'avons traînée à la remonte sur un parcours d'environ 500 verges; et comme nous étions alors à environ 800 verges du rivage, nous n'avons pu reprendre les sacs. La barge elle-même n'était pas bien équipée, attendu qu'on ne nous avait donné ni clous ni outils, et s'il fût arrivé quelque avarie il aurait été impossible de faire les réparations; de fait, nous avons brisé un aviron, un jour, et la conséquence a été que nous avons jeté la barge sur un banc de sable, et nous avons arraché des clous aux caisses pour l'arranger de façon à nous permettre de rejoindre les autres barges. Les cuisiniers donnaient aux hommes du thé froid en quantité, conformément à vos ordres, et pour empêcher, autant que possible, l'usage de l'eau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) HORACE A. YEOMANS, lieut.

Au lieutenant-colonel DEACON, commandant, Traverse de Clarke.

CAMP, TRAVERSE DE CLARKE, 20 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'étais à bord de la barge "Captain Kerr" qui est partie du Landing vers 9¼ heures du matin, le 11 mai, étant attachée à trois autres; au bout de quelques heures, cependant, nous avons été disjoints pour nous permettre de nous dégager d'un banc de sable, et nous avons continué seuls le voyage. Le deuxième jour le capitaine Kerr et M. Boyd sont venus à bord, le commis et le cuisinier s'y trouvant déjà; cela formait un total de 35 âmes à bord. Nous avons eu beaucoup de misère à naviguer dans la rivière, les hommes étant obligés de se déshabiller et de se mettre à l'eau plusieurs fois afin de nous remettre dans le bon chenal dans plusieurs occasions qui nous paraissaient désespérées. Après avoir durement travaillé pendant des heures nous réussissions invariablement, les hommes travaillant de bon cœur et avec énergie; nous avons éprouvé aussi des contretemps par suite de bris de rames arrivés à maintes reprises dans des occasions critiques. Nous avons réussi à amener notre cargaison dans son entier, moins une balle de foin qui a glissé à l'eau au moment où le capitaine Kerr essayait de la

placer dans un autre endroit de la barge. Nous serions arrivés plus tôt au lieu de notre destination si nous n'avions pas attendu les retardataires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) HARRY BAPTY,
Lieutenant, 7e fusiliers.

Au lieutenant-colonel DEACON,
Commandant de la brigade de la Saskatchewan.

C

MACHOIRE-DE-L'ORIGNAL, T. N.-O., 25 mai 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente copie du contrat (marquée A) fait avec M. John Stewart, qui a été conclu après ample avis donné sur les lieux et autre part.

J'inclus copie du mémoire des conditions qui, d'après moi, devaient être remplies dans l'exécution du contrat marqué " B. " J'inclus également un mémoire, marqué " C," établissant les avantages que je crois donnés par ce contrat comparé au système appliqué auparavant.

J'ai tout lieu de croire que ce contrat va assurer une épargne considérable dans le coût du transport, mais il fallait agir promptement, vu que vous m'aviez averti que la base des opérations devait être transférée à la Mâchoire-de-l'Orignal; mais la condition déclarant que le contrat pourrait être périmé en aucun temps, à dix jours d'avis, vous met à même d'adopter tout autre système que vous pourriez préférer après mûre délibération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. WIMBURN LAURIE,
Major général commandant la base et les lignes de communications.

Au major-général,
Commandant de l'effectif en compagne au Nord-Ouest.

A

Je, John Stewart, suis partie à un contrat aux termes et conditions ci-après énoncés :

(1) Transport de n'importe quelle sorte d'approvisionnements depuis la Mâchoire-de-l'Orignal jusqu'au Coude de la Saskatchewan, pour la somme de quarante-cinq piastres ($45) la tonne.

(2) Ou depuis la Mâchoire-de-l'Orignal jusqu'à la Traverse de Clarke, pour la somme de cent dix piastres ($110) la tonne.

(3) Ou depuis Qu'Appelle jusqu'à la Traverse de Clarke, pour la somme de cent cinquante piastres ($150) la tonne.

(4) Tout attelage à être fourni pour des travaux autres que ceux mentionnés au contrat, devant l'être au taux de cinq piastres ($5) par jour, le fourrage et les rations étant à la charge du gouvernement.

(4) Obligation de la part du gouvernement de livrer à l'entrepreneur, sur avis suffisant si possible, d'une quantité suffisante d'approvisionnements pour les attelages et les hommes au prix mentionné.

(6) Obligation pour le gouvernement de fournir les équipements de campement comme jusqu'à présent.

(8) Le gouvernement du Canada convient de payer à John Stewart, l'entrepreneur, l'argent dû par suite de l'exécution du présent contrat tel que la chose se fait actuellement pour la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

(9) L'entrepreneur s'engage à transporter gratuitement, pour les remettre au gouvernement ou à d'autres, aux voyages de retour, les malades et les blessés, le bois nécessaire pour la cuisson des aliments pour les hommes de transport, le bagage ou les articles légers; les attelages ne devant pas être retardés sans nécessité pour cela.

(10) L'entrepreneur devra faire toute diligence voulue pour expédier les approvisionnements et franchir au moins vingt milles par jour en moyenne.

(11) L'entrepreneur s'engage de plus à donner de bonnes et suffisantes garanties pour l'exécution du présent contrat;

(12) Dans le cas où l'entrepreneur manquerait de fournir les attelages nécessaires pour transporter la quantité que voudrait faire transporter l'officier de transport, le gouvernement aura le pouvoir et l'autorité, en vertu du présent contrat, d'engager la quantité d'attelages nécessaire en sus des attelages de l'entrepreneur, pour transporter les approvisionnements, mais avis devra être donné de cette intention à l'entrepreneur;

(13) Ce contrat sera valable jusqu'à ce que le gouvernement y ait mis fin, en donnant dix (10) jours d'avis.

(14) S'il arrivait que des attelages seraient laissés inactifs pour cause de manque d'approvisionnements le gouvernement donnera une compensation à l'entrepreneur au taux de quatre dollars ($4.00) par attelage pour chaque jour de délai.

(Signé) JOHN STEWART,

Contrat de la route de la Mâchoire-de-l'Orignal accepté.

(Signé) J. WIMBURN LAURIE,

Major général commandant la base et les lignes de communication.

Témoin:

(Signé) F. JOSEPH DIXON,

Lieut. C. M.

MACHOIRE-DE-L'ORIGNAL, 19 mai 1885.

B

Le major général commandant "la base et les lignes de communication" est prêt à recevoir des soumissions pour l'entreprise suivante, savoir: Le transport de toutes sortes d'approvisionnements depuis la Mâchoire-de-l'Orignal jusqu'au Coude, et depuis la Mâchoire-de-l'Orignal jusqu'à la Traverse de Clarke, aux conditions suivantes:

(1) Le prix par tonne à être stipulé pour le transport de toutes sortes d'approvisionnements depuis la Mâchoire-de-l'Orignal jusqu'au Coude;

(2) Ou à l'option des autorités militaires, depuis la Mâchoire de-l'Orignal jusqu'à la Traverse de Clarke;

(3) Depuis Qu'Appelle jusqu'à la Traverse de Clarke;

(4) Dans chaque cas la livraison devra se faire au bord de la rivière pour être expédiée par eau;

(5) Les voitures de retour devront ramener gratuitement les malades et les blessés, le bagage léger, du bois en quantité suffisante pour la cuisine des hommes de transport, ou tous les petits effets quelconques;

(6) Quantité probable quand tout sera en pleine opération, environ 30,000 livres par jour;

(7) Avis sera donné chaque jour de l'augmentation ou de la diminution, mais dans le cas de modification considérable, avis aussi long que possible sera donné;

(8) Les attelages seront sujets à être appelés à faire le service de transport à tant par jour, auxquels cas le fourrage et les rations devront être fournis par le gouvernement ;

(9) L'entrepreneur sera responsable de la livraison en sécurité, excepté dans les cas de capture ou de destruction, par l'ennemi en nombre supérieur ;

(10) Le contrat pourra devenir périmé à la livraison des marchandises actuellement chargées ;

(11.) Les effets devront être transportés sur un parcours d'au moins vingt (20) milles par jour en moyenne.

(12.) Si on le désire, on pourra se procurer au prix courant (y compris les frais) du fourrage et des rations, pourvu qu'avis suffisant soit donné qu'il y a du fourrage.

On pourra avoir tous autres renseignements sur demande.

MACHOIRE-DE-L'ORIGNAL, 19 mai 1885.

C.

Mémoire.

Trouvant que le transport fait d'après le système du louage à la journée d'un coût excessif, je proposai de faire transporter les effets par adjudication de contrat et j'ai débattu la question avec plusieurs personnes de l'endroit, et quand j'étais à Swift-Current, j'ai passé un contrat pour le transport des effets à raison de $25 par tonne, qui coûtait à la journée $96.44. Et quand on proposa de transférer la base des opérations à la Mâchoire-de-l'Orignal, j'ai été aux renseignements et j'ai constaté que les gens seraient disposés à soumissionner pour un contrat stipulant le transport à la tonne jusqu'au Coude ou à la Traverse de Clarke. En conséquence, je télégraphiai à M. Wrigley pour savoir si cet arrangement était faisable, et il fut d'avis que nous devrions avoir une entrevue pour étudier la question du transport. Je considérais alors que les conditions posées par moi donneraient ample latitude pour les travaux, et j'exposai de nouveau mes vues au major Bell et au capitaine Swinford, à Qu'Appelle, afin d'écouter et d'examiner les objections. J'ai également conféré au long de la chose avec le colonel Whitehead, qui m'avait dit qu'il avait été nommé par le ministre de la milice "Préposé-chef à l'approvisionnement et au transport," et il fut d'avis que ce que je faisais était une chose très désirable, et que c'était précisément ce que voulait le ministre. Rencontrant le major Bell en voyage de retour, il me recommanda M. Stewart comme étant l'homme qu'il fallait pour souscrire au contrat. Je passai en conséquence une journée à la Mâchoire-de-l'Orignal et j'ai demandé des soumissions, prescrivant les conditions. Finalement j'acceptai la soumission de M. Stewart ; j'inclus une copie du marché. Au moyen de cet arrangement on peut utiliser la rivière depuis le Coude quand l'eau est haute, et les effets destinés au steamer peuvent être transportés par terre quand la rivière baisse. Prenant le même taux par mille parcouru pour la route de Battleford, le prix stipulé au contrat ne constitue pas la moitié de la somme payée en vertu du premier arrangement. Les attelages transportent une quantité beaucoup plus forte sous la surveillance personnelle de l'entrepreneur que celle transportée sous la surveillance de surintendants rétribués. Le fourrage et les approvisionnements du voyage sont fournis par l'entrepreneur, qui ne laisse rien perdre.

Le nombre des hommes peut être considérablement réduit, attendu que l'on pourra se dispenser de commis aux différentes stations qui se trouvent sur la route.

Toute la responsabilité repose sur l'entrepreneur, qui livre sa charge entière et est responsable de tout ce qui manque.

L'usage des attelages non chargés au voyage de retour est assuré pour le transport des malades et des blessés ou du bagage léger de ceux qui reviennent des lieux de combat.

Les attelages sont disponibles en tout temps et on peut les enlever du convoi pour les faire marcher avec les troupes ou faire tout travail que l'officier commandant peut juger être d'importance primordiale.

On peut mettre fin au contrat en n'importe quel temps en donnant à l'entrepreneur dix (10) jours d'avis, ce qui virtuellement veut dire qu'il cessera de prendre des charges aussitôt qu'avis lui sera donné, ne continuant que jusqu'à ce qu'il ait livré celles qui sont en route.

J. WIMBURN LAURIE,
Major général commandant la base et les lignes de communication.

D

Du lieutenant R. W. Leonard au major général Laurie :

WINNIPEG, 13 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, conformément à vos ordres, je me suis rendu à Saskatoon pour régler les comptes des colons avec l'ambulance et que j'y suis arrivé le 19 juin. J'ai constaté que c'était impossible de faire les comptes au complet tant que les blessés ne seraient pas tous partis et le service d'ambulance fini—d'où le retard. Les comptes des colons étaient tous raisonnables, et il n'y a pas eu de difficulté pour arriver à un arrangement satisfaisant. L'hôpital a été fermé le 3 juillet. Conformément aux ordres de l'aide-chirurgien major Roddick, j'ai disposé de tous les effets qui restaient pour en faire une partie du paiement aux colons. Après avoir disposé du surplus des effets, nous avons constaté que les comptes pour approvisionnements fournis et ouvrage fait au service de l'ambulance se montaient à environ quatre mille dollars ($4,000).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. W. LEONARD.

E.

SERVICE DU TRANSPORT, E. C. N.-O., COLONNE DE BATTLEFORD.

Compte du transport par eau des approvisionnements, etc, depuis Swift-Current.

Date.	Attelages.			Avoine.			Approvisionnements.		Divers.		Total.	
	Transport.	Entrepren'r Attelag.	Entrepren'r Charret.	Sacs.	Sacs.	Balles de foin.	Attelages.	Poids moyen	Attelages.	Description.	Attelages.	Charrettes.
1885.								ton.				
12 avril...	29	...	...	109	...	150	...	...	2	Débarquement de câble	31	...
13 do ...	...	...	...	...	...	...	...	...	50	Effets pour les troupes.	51	...
14 do ...	10	...	...	...	113	40	17	17	20	Munitions ...	47	...
15 do ..	50	...	...	78	324	425	7	7	1	Bois de corde...	58	...
16 do ...	14	...	...	133	...	80	25	25	8	Bagage, etc...	47	...
17 do ...	9	1	6	70	...	80	20	24	4	Bois de corde ...	34	6
18 do ...	8	...	...	...	84	52	2	2	5	Bagage...	15	...
19 do ...	28	...	...	54	380	182	28	28	...	...	56	...
20 do ...	12	...	...	...	257	12	12	12	...	...	24	...
21 do ...	37	...	...	...	779	90	...	...	2	Munitions et carabines.	39	...
22 do ...	20	...	...	180	225	...	...	...	18	Bataillon de Midland et chirurgiens...	38	...
23 do ...	23	...	...	70	231	164	14	14	...	...	37	...
24 do ...	74	1	15	...	1,204	425	1	9	1	Tentes, etc., etc...	77	15
25 do ...	34	...	...	68	516	172	5	5	4	Bois de corde...	43	...
26 do ...	13	...	...	...	286	36	1	1	...	...	14	...
27 do ...	101	...	...	542	1,212	553	20	20	...	...	121	...
28 do ...	29	2	30	293	202	135	8	26	...	...	39	30
29 do ...	36	...	...	138	535	183	19	19	3	Carab. et sacs de la mal	58	...
30 do ...	83	...	...	48	1,914	100	9	9	...	...	92	...
	610	4	51	1,783	8,262	2,879	188	218	118		921	51

Les attelages et les charrettes des entrepreneurs ont pris des approvisionnements.

Résumé du tableau ci-dessus.

Fourrage—1,783 sacs d'avoine, 178,300 lbs.
8,262 sacs do 704,270 do
chop, 2,000 do } = 442 tonnes.
2,879 balles de foin, 287,900 do = 144 do

586 do

Ajoutez 10 p. c. pour fourrage pour les conducteurs d'attelages, non mentionnés dans le présent tableau... 88 do

674 do ou 2,210 lbs. par attelage.

Fourrage... 610 attelages.
Divers ... 118 do
Approvisionnements... 188 do
do par les entrepreneurs... 4 do

920 do

51 charrettes.

E. C. N.-O.—COLONNE DE BATTLEFORD—SERVICE DE TRANSPORT.

TRANSPORT par eau des approvisionnements, etc., depuis Swift Current.

Date.	Attelages.			Avoine.		Foin, ballots.	Approvisionnements.		Divers.		Total.	
	Transport.	Entrepr'urs. Attelages.	Entrepr'urs. Charrettes.	Sacs.	Sacs.		Attelages.	Poids moyen.	Attelages.	Description.	Attelages.	Charrettes.
1885.								ton.				
1er mai...	7	3	....	96	20	28	8	11	2	Equip du cap. Weller.	20	......
2 do ...	87	6	20	230	1,439	254	8	24	87	Bois de s. pour chal. etc	188	20
3 do ...	9	4	....	....	225	....	.....	4	1	do do ...	14	......
4 do ...	23	....	......	120	420	....	16	16	1	Corde, graisse, etc	40	......
5 do ...	132	1	8	65	3,158	42	22	27	.....	....	155	8
6 do ...	....	....	....	....	....	....	....	......	.....	....	....	......
7 do ...	43	7	....	....	1,067	254	2	2	13	Munitions	65	......
8 do ...	140	....	....	1,806	1,125	204	.....	......	.....	....	140	......
9 do ...	41	....	....	....	1,018	6	.....	......	20	Bagage du 7e........	61	......
10 do ...	46	5	....	920	....	....	20½	25½	....	....	71½	......
11 do ...	48	14	19	705	306	218	22	29½	7	Bataillon d'Halifax et	82	10
										obj. de luxe des C.R.	9	9
12 do ...	104	....	......	1,830	52	....	42	42	1	Poêles, etc., etc.........	147	......
13 do ...	41	....	....	380	*447	....	......	.....	......	....	41	......
14 do ...	60	....	....	460	925	....	40	40	2	Forges, etc	102	......
15 do ...	51	....	....	884	....	18	18	18	......	....	69	......
16 do ...	20	....	....	209	....	175	5	5	......	....	25	......
17 do ...	76	....	....	536	....	783	.....	......	.....	....	76	......
18 do ...	9	....	....	....	†234	....	8	8	2	Charbon.	19	......
	937	40	47	8,241	10,232	1,982	211½	'52	136		1,324½	47

* Et 14 tonnes de déchets. † Sacs de déchets.

RÉSUMÉ DU TABLEAU CI-DESSUS

Fourrage— 8,241 sacs avoine	412	tonnes.
10,232 do	439	do
314 sacs de déchets..............................	15	do
1,982 ballots de foin	99	do
	965	do
Ajouter 10 pour 100 pour fourrage des conducteurs d'attelages, non mentionnés dans le tableau précéd..	126	do
	1,091	do ou 2,370 lbs par attel.

Fourrage..............................	937	attelages.
Divers..............................	136	do
Approvisionnements	211½	do
Entrepreneurs	40	do et 47 charrettes.
	1,324½	do
	47	charrettes.

EFFECTIF EN CAMPAGNE AU NORD-OUEST—COLONNE DE BATTLEFORD.

Service de transport.

Résumé des quantités d'approvisionnements, fourrage, etc., expédiés de Swift-Current au nord.

Approvisionnements.

1885—Avril 12-30...	192	attelages et	51	charrettes,	218	tonnes de	bœuf, biscuit, etc.
Mai 1-18...	242½	do	38	do	252	do	do
	434½		89		470		

Fourrage.

Avril 12-30...	610	attelages,	674	tonnes,	avoine, foin et déchets.
May 1-18...	937	do	1,091	do	do
	1,547	do	1,765	do	
			470	do	
Total		....	2,335	do	étant la moy. permise de 2,100 lbs par tonne.

Divers.

Avril 12-30...	118	attelages,	bois de bois de service, bagage, munitions, etc., etc.
Mai 1-18...	136	do	do do
	9	do	et 9 charrettes cont. les objets de luxe des "Queen's Own."
	263	do	do

Nombre total des attelages partis de Swift-Current—Avril,	920	attelages	et	51	charrettes.
Mai	1,324½	do		47	do
	2,244½	do		98	do

(Vraie copie.)

J. WIMBURN LAURIE,

Major général,

Commandant la base et les lignes de communication.

F.

EFFECTIF EN CAMPAGNE AU NORD-OUEST.

APPROVISIONNEMENTS transportés au nord, depuis la Mâchoire de l'Orignal, par des attelages loués à la journée.

Date.	Attelages partis.	Avoine.	Divers.	Tonnage en bloc.
	Nombre.	Livres.	Livres.	Livres.
24 mai	3	5,000	2,500	7,500
15 juin	4		10,000	10,000
17 do	1		2,500	2,500
18 do	3		7,500	7,500
19 do	1		2,500	2,500
20 do	2		5,000	5,000
24 do	1		2.500	2,500
Total	15	5,000	32,500	37,500

EFFECTIF EN CAMPAGNE AU NORD-OUEST.

APPROVISIONNEMENTS transportés au nord, depuis la Mâchoire-de-l'Orignal, en exécution du contract.—J. Stewart, entrepreneur.

Date.	Attelages partis.	Charrettes attelées de ponies	Foin.	Avoine.	Vivres.	Divers	Tonnage en bloc
	Nombre.	Nombre.	Livres.	Livres.	Livres.	Livres.	Livres.
24 mai	35	20		22,410	71,354	17,500	111,294
25 do	47			36,720	13,801	67,500	118,021
26 do	22		12,866	46,375			59,241
27 do	26	1	6,590	62,250			68,750
28 do	28		28,500	39,500			68,000
29 do	16		8,300	35,250			43,550
31 do	12	8	7,000	22,625	6,800		36,425
1er juin	13		3,400	29,400		2,500	35,300
2 do	73		33,600	105,840	40,230	2,500	182,170
3 do	4		600	1,800	7,500		9,900
4 do	22			20,160	39,155		59,315
7 do	40		13,200	91,290			104,490
8 do	32		1,600	39,360	45,255		86,215
9 do	29		6,000	74,970	5,460		86,430
11 do	18	1		54,840			54,840
13 do	2				3,885		3,885
Total	419	30	121,566	682,820	233,440	90,000	1,127,826

J. WIMBURN LAURIE,

Major général,

Commandant la base et les lignes de communication